



HAL
open science

Émergence et mise en place d'une politique des temps : l'exemple de la plateforme des temps et des mobilités de Grenoble-Alpes Métropole

Nicolas Rabier

► **To cite this version:**

Nicolas Rabier. Émergence et mise en place d'une politique des temps : l'exemple de la plateforme des temps et des mobilités de Grenoble-Alpes Métropole. Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01113180

HAL Id: dumas-01113180

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113180>

Submitted on 4 Feb 2015

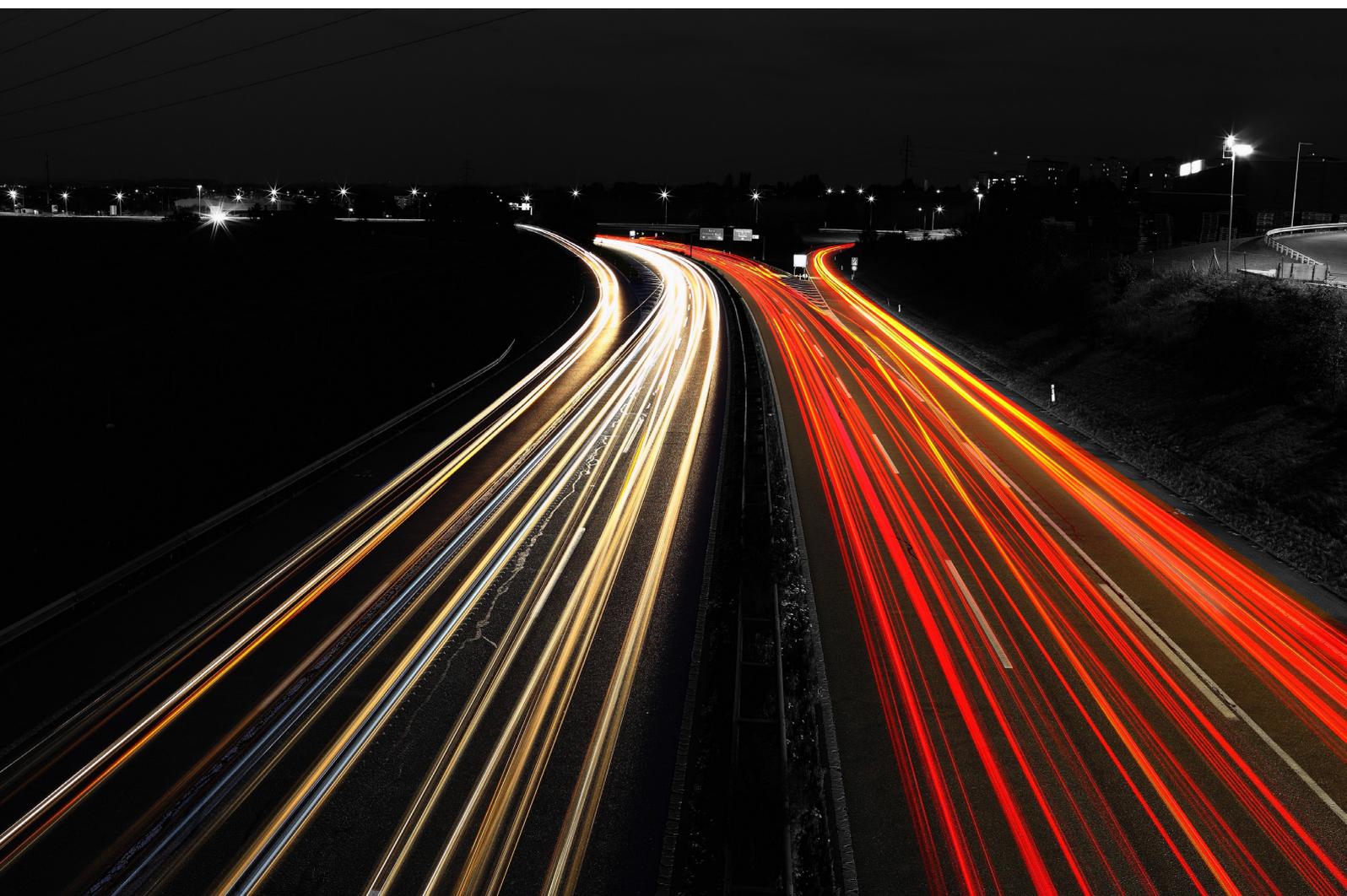
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

NICOLAS RABIER
PROJET DE FIN D'ÉTUDES
MASTER SCIENCES DU TERRITOIRE
SPÉCIALITÉ URBANISME ET PROJET URBAIN

SEPTEMBRE 2014

ÉMERGENCE ET MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DES TEMPS
L'EXEMPLE DE LA PLATEFORME DES TEMPS ET DES MOBILITÉS DE GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLE



SOUS LA DIRECTION DE M. GILLES NOVARINA
SOUS LA TUTELLE DE MME JULIE BLAIS
SECOND JURY MME KAMILLA TABAKA

AUTEUR	RABIER NICOLAS		
TITRE DU MÉMOIRE	Emergence et mise en place d'une politique des temps : L'exemple de la plateforme des temps et des mobilités de Grenoble-Alpes Métropole		
DATE DE SOUTENANCE	Mardi 16 Septembre 2014		
ORGANISME DAFFILIATION	Université Pierre Mendès France - Institut d'urbanisme de Grenoble		
DIRECTEUR DE MEMOIRE	Gilles NOVARINA		
COLLATION	Nombre de pages	Nombre d'annexes	Nombre de références bibliographiques
	86	2	7
MOTS-CLES	Temps, déplacement, mobilité, politique temporelle, bureau des temps,		
TERMES GEOGRAPHIQUES	Grenoble, communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole, Rennes, Montpellier, Belfort, Brive la Gaillarde		
RESUME	<p>Le temps nous fuit et nous n'arrivons plus à concilier notre « vie professionnelle » et notre « vie personnelle ». Nous sommes de plus en plus mobiles et nos déplacements ne se font pas dans les meilleures conditions avec la congestion des réseaux de transports qui nous fait perdre du temps. Les collectivités territoriales tentent depuis quelques années de résoudre ces problèmes liés au temps. La communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole s'est lancée dans la création d'un bureau des temps afin d'amorcer une réflexion globale sur la question des temps. Avec ce projet, elle tente d'améliorer la qualité de vie de ses habitants.</p>		
ABSTRACT	<p>The time avoids us and we have some problems to reconcile our " professional life " and our " personal life ". We are more and more mobile and our movements are not made in the best conditions with the congestion of the transport networks which makes us waste time. Public authorities try since a few years to solve these problems of time. The conurbation of Grenoble-Alpes Métropole launched in the creation of an office of times to begin a global reflection on the question of times. With this project, it tries to improve the quality of life of the inhabitants.</p>		

Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu Madame Julie Blais, mon maître d'apprentissage, qui m'a permis de travailler pendant un an sur des sujets aussi intéressants que ceux du temps, du PDU ou des pôles d'échanges. Merci pour sa disponibilité, pour la qualité de ses conseils et pour sa rigueur dans le suivi de mes travaux.

Merci à Hans Van Eibergen de m'avoir accueilli au sein de la Direction Générale Déléguée à la Mobilité et aux Transports et bonne continuation à lui pour sa future retraite.

Merci à Stéphane Gusmeroli, Directeur des Etudes et du Développement de m'avoir permis de réaliser mon apprentissage au sein de son équipe. Merci aussi à lui pour la journée passée à Saint Hugues en Chartreuse et un « team building » des plus sympathique.

Merci à l'ensemble de l'équipe Etudes et Développement. Merci à Arnaud Saillet, tout jeune marié et futur papa, pour sa disponibilité, sa gentillesse et ses conseils avisés sur les méthodes de diagnostic et d'observation. Merci à Damien Cottureau grâce à qui j'ai participé au groupe de travail « Bus 2014 » et que j'ai pu affronter lors d'un match de squash dont l'issue me fut défavorable. Merci à William Meunier pour son accueil lors des différents repas de service et pour sa gentillesse au travail. Merci à Michel Gilbert, Lionel Faure et Mokhtaria Meghraoui pour leur accueil et leur gentillesse tout au long de cette année.

Merci à l'équipe du service Exploitation des Réseaux pour leur accueil et plus particulièrement merci à Nicolas Bohère et Monique Boughelilba avec qui j'ai passé d'excellents moments et avec qui j'ai beaucoup rigolé. Merci aux agents de la direction de l'administration et plus particulièrement à Catherine Dulcey avec qui j'ai partagé un bureau pendant 6 mois pour mon plus grand plaisir.

Merci à Anne Builles et Anaïs Anagonou Carayannakis toutes deux « locataires » du « bureau des jeunes » avec qui j'ai passé une excellente année et d'excellents moments...

Merci à Gilles Novarina d'avoir accepté d'être mon directeur de mémoire et pour ces 4 belles années passées à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble.

Enfin, un immense merci à mes plus fidèles amis qui m'ont accompagné tout au long de mes études. Merci à Stéphanie De Tellier d'avoir été présente pour ces belles années,

pour les nombreux fous rires que nous avons eu, pour les différents ateliers brillamment réussis et surtout pour avoir rendu inoubliables tous les moments passés à ses côtés. Merci à Stefano Speck, mon fidèle acolyte de licence que j'espère retrouver au plus vite à son retour de Montréal. Et merci à Miralem Huseinbasic pour ces deux années de Master au cours desquelles nous avons certainement exaspéré de nombreuses personnes mais qui ont été inoubliables.

Pour finir, merci à mes parents sans qui je n'aurais pu faire ces études et qui m'ont soutenu pendant toutes ces années. Merci à Marion Delerat pour son soutien dans les moments difficiles et merci à Yoann Rabier d'avoir fait ses nuits à 4 mois et de m'avoir permis de ne pas m'endormir le lundi matin en réunion de service.

Table des matières

Remerciements	3
Introduction.....	7
Partie 1 : Temps de la vie / Temps de la ville : Une prise en compte nécessaire du fonctionnement temporel du territoire	9
A. Les politiques temporelles : de quoi parle-t-on ?	10
1. Définitions	10
2. Un contexte mondial d'éclatement des temps sociaux	12
3. La compétence de personne et de tout le monde	16
B. Une problématique qui colle à l'actualité	18
1. L'ouverture des commerces le dimanche	18
2. La réforme des rythmes scolaires	21
3. L'élection des maires de nuit.....	22
C. En Europe, des expériences multiples et hétérogènes	24
1. La naissance en Italie.....	24
2. La maison des temps et des mobilités de Belfort, la première tentative en France.....	25
3. Le bureau des temps de la ville de Rennes.....	26
4. Le Schéma Directeur Temps et Territoire de Montpellier	29
5. La politique des temps de Brive-la-Gaillarde	31
PARTIE 2 : LA PLATEFORME DES TEMPS ET DES MOBILITES DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE : EMERGENCE DU PROJET ET PREFIGURATION	33
A. La concertation du PDU 2014-2030, point de départ de la plateforme des temps et des mobilités.....	34
1. Des problèmes de mobilité accrus dans l'agglomération grenoblois	34
2. Une nécessité de trouver d'autres leviers que le report modal sur les modes actifs et les TC 40	
3. Les acteurs économiques et sociaux en attente d'un « bureau des temps »	43
B. Lancement de la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités	45
1. Une délibération commune à la Métro et au SMTC	45
2. Une saisine du conseil de développement de Grenoble-Alpes Métropole	47
3. Un partenariat avec l'IUJF, Luc Gwiazdzinski et le Master ITER.....	48
4. Un premier chantier : « Bus de soirée ».....	48
C. La nécessité d'un socle d'observation des pratiques et des besoins	52
1. Innover pour comprendre et représenter le fonctionnement spatio-temporel de la Métro52	

2.	Comprendre les besoins et les attentes des usagers du territoire	59
Partie 3 :	Des thématiques d'actions qui obligent à des partenariats multiples	61
A.	L'émergence des chantiers d'action prioritaire	62
1.	Un comité technique très large pour toucher tous les acteurs de la ville	62
2.	L'émergence des 5 chantiers d'actions prioritaires	64
B.	La mobilisation des acteurs locaux.....	68
1.	Les gestionnaires de tiers lieux et de conciergeries d'entreprises.....	68
2.	Les acteurs de la sécurité	69
3.	Des entretiens ciblés sur des acteurs clés.....	71
C.	Les modalités de mise en œuvre de la plateforme des temps et de ces actions.....	74
1.	Garder une instance de concertation des acteurs locaux au sein de la plateforme.....	74
2.	Un besoin de s'appuyer sur des partenaires pour mettre en œuvre les actions.....	75
3.	Un double rôle pour la collectivité.....	75
4.	La possibilité d'expérimentation de l'action publique	76
Conclusion	78
Bibliographie	79
Table des figures	80
Annexe 1 :	Délibération de lancement de la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités	81
Annexe 2 :	Courier de saisine du C2D relative à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités.....	86

Introduction

« Je n'ai pas le temps », « alors vite », « je suis pressé », « dépêche-toi », « je suis en retard »... Le temps nous manque constamment et pourtant c'est lui qui conditionne l'ensemble de notre vie. Chacune de nos activités sont minutées et les situations d'urgences sont aujourd'hui de plus en plus courantes. Chacun tente de son coté de s'adapter au mieux à la situation afin de pouvoir concilier les différentes activités qu'il a à faire.

Mais aujourd'hui, une réflexion plus globale sur la question de « ce temps qui nous fuit » est entrains de voir le jour en France mais aussi dans d'autres pays d'Europe et du monde. Cependant, personne ne maîtrise le temps. Que faire pour améliorer la qualité de vie de chacun et lui permettre de ne pas toujours être pressé par le temps ? Qui sait faire et qui a les moyens de mettre en œuvre un projet aussi « gigantesque » que celui-ci ? Aucune réponse et aucune « formule magique » n'a été apportée jusqu'à aujourd'hui. Cependant certains tentent quand même l'aventure pour mener à bien ce projet, mais tout reste encore à inventer.

Si les premières personnes à s'atteler à une réflexion globale sur la question des temps étaient les femmes en Italie afin d'améliorer la condition féminine, le sujet a très vite été récupéré par les syndicats et le domaine de la recherche. Aujourd'hui, c'est le milieu politique qui tente de se l'approprier afin d'apporter des solutions à leurs administrés pour pallier à leurs problèmes liés aux temps. C'est ainsi qu'aujourd'hui, plusieurs collectivités se sont lancées dans ce que l'on appelle des « politiques temporelles » afin d'améliorer la situation sur leur territoire. L'agglomération Grenobloise a décidé de mettre à l'agenda politique la question des temps le 5 Juillet 2014 par délibération du conseil communautaire.

Cette mission sur les temps a été confiée à la Direction Générale Déléguée à la Mobilité et aux Transports (DGDMT) et plus précisément au service Etudes et Développement (ED) dans lequel j'ai réalisé mon apprentissage. C'est à cette thématique que j'ai consacré mon année et c'est donc tout naturellement que j'ai orienté le sujet de ce mémoire sur les politiques temporelles, les conditions de son émergence et les modalités de mise en œuvre.

Ainsi, la première partie de ce projet de fin d'études sera l'occasion de dessiner le cadre dans lequel les politiques temporelles sont aujourd'hui menées et comment certaines collectivités travaillent sur le sujet. La seconde partie retracera l'émergence du projet « des temps » de Grenoble-Alpes Métropole et les conditions de sa préfiguration. Enfin, la dernière partie imaginera les moyens de mener des actions concrètes sur les temps et de pérenniser le travail réalisé pendant cette année de préfiguration.

A tous ceux qui
« *Même en cent ans, n'auraient pas le temps de tout faire* »
Michel Fugain, Je n'aurai pas le temps.

Partie 1 : Temps de la vie / Temps de la ville : Une prise en compte nécessaire du fonctionnement temporel du territoire

Dans cette première partie, l'objectif est de poser les bases d'une réflexion sur ce que sont aujourd'hui les politiques temporelles afin de pouvoir les comparer avec l'expérience Grenobloise. Pour cela, la définition de quelques termes importants posera le champ lexical des temps. Ensuite, un tour d'horizon des actualités du temps permettra de se rendre compte de l'importance de la question dans les politiques publiques actuelles. Enfin, l'exploration de différentes expériences depuis le commencement en Italie en passant par différentes expériences françaises nous permettra de se rendre compte de la multiplicité des actions possibles mais aussi des différentes organisations choisies par les collectivités locales pour mener ces politiques temporelles.

*« Qui s'offre encore le temps
De s'offrir des détours
Du côté de l'amour ? »*

Jacques Brel, La valse à mille temps.

A. Les politiques temporelles : de quoi parle-t-on ?

1. Définitions

Afin de construire un vocabulaire commun autour des politiques temporelles, cette première sous-partie « *définitions* » va nous permettre de faire un tour d'horizon des notions importantes pour la compréhension des parties à venir.

Le temps : « Milieu indéfini où paraissent se dérouler irréversiblement les existences dans leur changement, les événements et les phénomènes dans leur succession »¹.

Le travail sur les temps est un travail sur la succession de différents temps de la vie et non sur « le temps de la vie ». L'enchaînement de ces différents temps créent les rythmes, du jour, de la semaine, de l'année, etc.

Rythme : « Distribution d'une durée en une suite d'intervalles réguliers, rendue sensible par le retour périodique d'un repère et doué d'une fonction et d'un caractère psychologiques et esthétiques »².

Les rythmes de la vie et de la ville sont tous ponctués par des repères plus ou moins nets et marqués. Le rythme des journées de travail est marqué par la congestion des réseaux de transports le matin et le soir alors que le rythme « du jour » est marqué par le lever et le coucher du soleil qui sont des repères mouvants au fil des saisons.

Le rythme de la semaine est marqué par le week-end qui est aujourd'hui aussi un repère mouvant avec le travail du samedi, du dimanche et pour certaines personnes le repos le lundi. Le rythme des villes est donc en perpétuel mouvement et chacun s'adapte au mieux à ces changements.

¹ Le Petit Robert, Dictionnaires Le Robert, 2002. Temps, page 2585

² Le Petit Robert, Dictionnaires Le Robert, 2002. Rythme, page 2337

Temps sociaux : « Il s'agit du (des) temps consacré(s) à chaque activité sociale : temps physiologique, temps personnel, temps familial, temps professionnel, temps de transport... »³. L'un des objectifs des politiques temporelles est de donner la possibilité aux citoyens de mieux les concilier afin d'améliorer leur qualité de vie.

Synchronisation : « C'est l'action de coordonner plusieurs opérations entre elles en fonction du temps. » Dans la vie quotidienne, la synchronisation est la réalisation d'une même activité en même temps par deux ou plusieurs personnes. Par exemple, prendre le dîner en famille est un temps de synchronisation.

Donneurs de temps : Le concept de donneurs de temps est tiré de la chronobiologie. « Ils désignent tous les facteurs externes dont la variation périodique est susceptible de créer les rythmes biologiques internes ».⁴ Pour Pierre Sansot, « les donneurs de temps sont tous les facteurs de rythmes régulant un ensemble ».⁵

Appliqué à la question des rythmes urbains, les donneurs de temps sont les facteurs liés à des événements naturels (tel que le lever et le coucher du soleil), ou artificiels (tels que la sonnerie de l'école) qui marque le début et la fin d'un temps social et qui régule une journée, une semaine, une année...

Horaires atypiques : On qualifie d'« horaires atypiques » tous les aménagements du temps de travail qui ne sont pas « standards » (5 jours réguliers par semaine du lundi au vendredi, travail entre 7 et 20 heures, avec 2 jours de repos hebdomadaires). Ainsi, les travailleurs du



Figure 1: Travailleurs en horaires atypiques, Source: Gaël Kerbaol / INRS

³ Source : Insee, enquêtes Emploi du temps 2010

⁴ MERCURE, Daniel, *Temps sociaux*, Paris : De Boek, 1988, 271p

⁵ Sansot Pierre et al. *Les donneurs de temp.*, *Revue française de sociologie*, 1983, vol. 24, n° 2, pp. 353-354.

dimanche ou de nuit sont considérés comme des travailleurs en horaires atypiques.

« **Politiques temporelles** » ou « **Politiques des temps de la ville** » : « Processus (...) de mise à jour des dysfonctionnements spatio-temporels, des contraintes et des attentes des utilisateurs (*du territoire*) ainsi que de mise en œuvre de mesures qui tentent, au niveau local, d’agir sur l’organisation des temps et les aménagements spatio-temporels (...) dans le but de contribuer à l’amélioration de la qualité de vie des utilisateurs »⁶.

Bureau des temps (BdT) : Forme institutionnelle inédite où s’exprime la démocratie participative dans le cadre de la mise en place de politiques temporelles. « Espace de rencontre et de concertation entre habitants, élus politiques, acteurs économiques, et responsables de grands services publics dans lequel sont recensés et harmonisés les nouvelles temporalités du territoire »⁷. D’autres dénominations ont aujourd’hui vue le jour pour désigner les BdT comme « espace des temps », « maison des temps », « plateforme des temps », etc.

2. *Un contexte mondial d’éclatement des temps sociaux*

« Hier, y compris jusqu’à la période moderne de l’après trente glorieuses, le temps des villes se caractérisait essentiellement par la succession. Les différentes temporalités urbaines étaient bien marquées, bien repérables, connues de tous. Elles s’égrenaient l’une après l’autre à un rythme régulier, le jour, la semaine, l’année. Tout le monde travaillait et cessait de travailler en même temps, se déplaçait aux mêmes heures, profitait des loisirs, se promenait en ville ou se pressait dans les magasins, cafés et restaurants dans les mêmes intervalles de temps libre. La ville se réveillait le matin et s’endormait le soir, s’engorgeait aux moments des déplacements et se vidait avec la même brusquerie aux heures d’usine et de bureau. Le dimanche, quand plus un seul

⁶ BOULIN Jean-Yves, *Villes et politiques temporelles*, Paris : La documentation française, 2008, 244p.

⁷ CHALAS Yves, *Villes contemporaines*, Paris : Edition cercle d’art, 2001, 207p.

commerce n'était ouvert et que tout un chacun se reposait, les villes ressemblaient à un desert. »⁸

Cette succession de temps définis n'existait que grâce à un certain nombre de donneurs de temps fixes qui rythmaient les journées, les semaines, etc. Chaque donneur de temps définissait un temps particulier. L'usine et le roulement des équipes définissaient le temps du travail pour les ouvriers dans une société principalement industrielle. Tous partaient au travail à la même heure, prenaient leur poste au même moment et quittaient l'usine à la même heure. A ce temps-là succédait un autre temps comme celui du repos ou de « l'apéro ». Le lever du soleil et le chant du coq marquaient le début de la journée de travail pour les familles d'agriculteurs et le coucher du soleil sonnait la fin du travail. Le Dimanche, qui lui marquait la fin de la semaine pour tous, était marqué par les temps de la religion, des promenades ou du repas dominical.



Figure 2: Sortie de l'usine d'Ambert dans les années 40, Source: Comité des sages de saint jean de Braye

⁸ CHALAS Yves, *Villes contemporaines*, Paris : Edition cercle d'art, 2001, 207p.

La succession des temps au début des années 1900 dans le quartier Saint-Bruno à Grenoble ⁹:

A cette époque les habitants de ce quartier étaient à 75% les ouvriers des usines de Bouchayet et Viallet, Raymond Bouton, etc. Chaque matin, le quartier se réveillait avec l'exode des ouvriers vers les usines plus à l'Ouest, par le cours Berriat. A cette époque cette longue ligne droite, qui reliait le centre-ville de Grenoble au Drac, était bordée de plus de 60 bars et bistrotts dans lesquels les ouvriers s'arrêtaient le temps d'un café ou d'un verre de blanc avant et après le travail à l'usine. Ce rythme se répétait chaque jour de la semaine du Lundi au Vendredi ou au Samedi pour laisser place au dimanche qui lui était rythmé par la messe à l'église Saint Bruno et par le repas dominical en famille.

Dans cette configuration temporelle, la compréhension des rythmes de la ville était aisée et l'organisation des différents temps se faisait tout naturellement sans intervention de la puissance publique. Le problème des pointes de déplacement n'en était pas un. Les déplacements se faisaient certes à la même heure pour tous, mais à pied et dans l'espace du quartier (Les ouvriers du quartier habitaient à moins d'un kilomètre de leurs usines).

Cependant, cette stabilité des temps sociaux a été remise en cause après la période moderne avec de profondes mutations dans la société.

« Aujourd'hui, l'imbrication l'emporte sur la succession dans le déroulement des temps. Les villes contemporaines entremêlent leurs temporalités. Les activités collectives ne sont plus séparées les unes des autres dans le temps. Les rituels de masse disparaissent. Les citadins ne marchent plus d'un seul et même pas, leurs emplois du temps se ressemblent de moins en moins. Les villes contemporaines sont les villes de la désynchronisation des temps sociaux. Certains travaillent pendant que d'autres se distraient, consomment, se déplacent ou que d'autres encore dorment. Comme il n'y a plus de temps réservé à une activité unique ou dominante, que tous les temps de toutes

⁹ Ouvrage Collectif, *Quartier Saint-Bruno : Mémoire grenobloise d'hier et d'aujourd'hui*, Saint-Cyr-sur-Loire : Editions Alan Sutton, 2007, 94p.

les activités se retrouvent et se superposent dans la ville, il n'y a plus d'heures creuses ou de temps morts. Les villes contemporaines sont des villes à temps continu. »¹⁰

Ce basculement de la ville vers une ville à temps continu est le fait d'un basculement vers une « société individualiste avec une forte montée en puissance de l'autonomie de l'individu. »¹¹ Cet individualisme est à mettre au compte de multiples facteurs :

- « La dé-standardisation de la consommation, la moindre importance accordée aux relations de proximité et de voisinage, la volonté de chacun d'être acteur de sa propre vie, la recherche d'un temps pour soi, le déclin des utopies et des idéologies de masse, le goût pour les engagements civiques et civils partiels, éphémères et éparses dans différents collectifs, »¹²
- La modification de l'appareil productif et de l'économie avec le passage de villes industrielles à des villes de services,
- L'avènement de la voiture individuelle au détriment de la marche à pied et des transports en commun,
- Le développement de « nouveaux loisirs » personnels comme les consoles de jeux, les ordinateurs ou la télévision.

La modification de l'organisation du travail est aussi l'un des facteurs qui explique ce passage à des villes à temps continu où les différents temps sociaux s'imbriquent.

Hier, la ville s'organisait autour d'un temps du travail fixe. Les horaires étaient les mêmes pour tous et les autres temps sociaux venaient s'organiser autour du travail. Aujourd'hui, le temps du travail est toujours central, mais la réduction de ce temps-là, la flexibilité des horaires et les nouvelles professions (du tertiaire) font de lui un temps mouvant, qui est différent pour chaque personne, chaque jour ou chaque semaine. Les autres temps sociaux ne sont donc plus des temps fixes, mais des temps qui eux aussi sont mouvants en fonction du temps laissé libre par le travail.

^{10, 11} CHALAS Yves, *Villes contemporaines*, Paris : Edition cercle d'art, 2001, 207p.

¹¹ GWIAZDZINSKI Luc, *Quel temps est-il ?* Revue Vues sur la ville, n°30, mai 2013

La réduction du temps de travail

En 100 ans, le temps consacré au travail a été divisé par trois et ne représente aujourd'hui que 12% du temps de la vie contre 40% au début du 20^{ème} siècle.¹³

Ce nouveau fonctionnement des temps sociaux dans nos villes n'est pas sans poser de nouveaux problèmes. En effet, l'accès aux services de la ville pour un certains nombres de personnes aux horaires de travail atypiques devient parfois difficile. De plus, la désynchronisation des emplois du temps a fait disparaître un certain nombre de temps collectifs pourtant indispensable au bon fonctionnement de la société¹⁴. C'est donc pour cela qu'aujourd'hui, les collectivités ont décidé de se saisir du sujet.

3. La compétence de personne et de tout le monde

L'objectif des collectivités territoriales en agissant sur les temps est avant tout de donner une meilleure qualité de vie aux usagers du territoire. Pour cela les leviers principaux sont :

- Une meilleure organisation des horaires d'ouverture des services pour permettre à tous d'y accéder sans mal.
- Plus de proximité entre le lieu de travail, le domicile et tous les services de la ville.
- L'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport pour gagner en fluidité et donc gagner du temps.
- L'organisation de temps collectifs dans le but de resynchroniser les individus et de « faire société ».

Cependant et contrairement aux problématiques plus classiques de l'urbanisme ou des transports, la compétence « temps » n'est pas détenue par les collectivités territoriales. « Le temps est la compétence de personne et de tout le monde » (Luc Gwiazdzinski). En

¹³ VIARD Jean

¹⁴ GWIAZDZINKI.L, RABIN.G, rencontres franco-suisse des urbanistes sur le temps, Lausanne, 5 juillet 2013.

effet, la commune ou l'EPCI ne peut pas décider de modifier les horaires d'ouverture des commerces pour que tout le monde puisse y accéder ou bien demander aux salariés d'une grande entreprise de décaler leurs horaires de prise de poste pour dé-saturer les autoroutes. Il existe donc une multitude d'acteurs susceptibles d'apporter leur concours à la réorganisation des temps sur un même territoire. Il n'existe donc pas de modèle prédéfini pour mener à bien un travail sur les temps. Cependant, la co-construction avec tous les acteurs publics et privés est bien évidemment un élément incontournable de la démarche. Cela permet une appropriation, par l'ensemble des participants des différentes problématiques liées au temps et une mise en œuvre des actions pour lesquelles ils sont compétents et qui leur semblent pertinentes.

La collectivité possède plus le rôle d'initier et de faire vivre la démarche que de mettre en œuvre les actions. L'analyse de la configuration spatio-temporelle du territoire ainsi que la proposition d'actions possibles est la « compétence » principale de la puissance publique. Quelques compétences sont tout de même détenues par la collectivité locale ou l'Etat comme la déserte en transports en commun et ses horaires, l'organisation de la collecte des déchets ou bien l'ouverture d'un certain nombre de services communaux (état civil, etc.) ou de l'Etat (préfecture, etc.).

La difficulté de la mise en œuvre des politiques temporelles réside donc dans le partage de l'information et de la connaissance spatio-temporelle ainsi que dans la capacité de la collectivité à soutenir les autres acteurs dans la mise en œuvre des différentes actions.

Aujourd'hui, cette problématique semble être dans l'air du temps et toucher l'ensemble de la population et des acteurs publics et privés ce qui permet de faciliter leur adhésion.

B. Une problématique qui colle à l'actualité

Au niveau national, l'actualité des politiques publiques regorge de sujets qui traitent de près ou de loin de la question des temps. Travail le weekend, rythmes scolaires ou élection des maires de nuit, de nombreuses tentatives sont faites pour améliorer la qualité de vie de Français.

1. L'ouverture des commerces le dimanche

Au début de l'année 2013, une polémique autour de l'ouverture des magasins de bricolage le dimanche a soulevé un fort intérêt de la part des usagers, des salariés mais aussi de l'Etat. un certain nombre de pétitions signées par les usagers pour demander l'ouverture des magasins de bricolage le dimanche ainsi que des manifestations de salariés pour demander le droit à travailler tout le week-end a mis en débat sur la place publique les questions d'ouverture des commerces le dimanche et de travail dominical.

Pour l'Etat, la question du dimanche s'est posée d'un point de vue éthique et d'un point de vue économique.



Figure 3: Manifestation pour l'ouverture des commerces le dimanche, Source: www.lemonde.fr

Le travail le dimanche pose donc la question de la représentation et de l'usage de ce jour pour la population. Depuis toujours, c'est un jour où la famille se retrouve après une semaine de travail car il est souvent l'unique temps libre commun qui reste intact dans

nos emplois du temps. Permettre les dimanches travaillés supprime, pour une part de la population, ce dernier temps de synchronisation possible hors des vacances.

Qui pourrait donc travailler le dimanche ? La loi Maillé prévoit que les « travailleurs du dimanche » soient obligatoirement des volontaires et qu'ils soient payés double. Il existe donc une incitation à devenir volontaire et donc à délaissé un temps familial nécessaire au bon fonctionnement d'un foyer.

Le dimanche, de nombreuses enseignes profitent d'une forte demande de travail de la part des étudiants. Cette main d'œuvre permet aux grandes enseignes d'ouvrir leurs portes 7j/7. Si cela permet à certains de payer leurs études, il ne faut pas prendre cela comme une norme. Le « temps des études » (les années d'études) devrait permettre à chacun de se consacrer pleinement à l'obtention d'un diplôme sans avoir besoin d'un travail rémunéré.

Certains syndicats comme Force ouvrière dénoncent un moyen pour les entreprises de ne pas augmenter les salaires de leurs salariés en leur permettant une pseudo augmentation grâce au travail le dimanche : « *Pour parvenir à payer double le dimanche, les salaires stagnent le reste de la semaine. Si les salariés veulent parvenir à joindre les deux bouts, ils doivent travailler le dimanche. C'est un moyen pour les employeurs de ne pas accorder d'augmentations* » (Vincent Lecourt, avocat de FO).¹⁵

La seconde question que s'est posée l'Etat à propos du travail dominical et de l'ouverture des magasins de bricolage le dimanche est celle de l'intérêt économique qu'elle apporte ? D'après la fédération des magasins de bricolage et de l'aménagement de la maison (FMB) : "*L'activité dominicale est essentielle pour l'équilibre du secteur*". Elle estime que 17 % à 20 % de son chiffre d'affaires est réalisé ce jour-là.

Cependant et malgré un manque de données sur la question, l'économiste Philippe Moati, professeur d'économie à l'université Paris-Diderot, explique que « *l'ouverture des commerces le dimanche ne stimule pas la croissance, car les budgets des Français ne sont*

¹⁵ « Les magasins de bricolage relancent la polémique sur le travail du dimanche », *Le Monde.fr*, 26 septembre 2013, http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/05/13/les-magasins-de-bricolage-relancent-la-polemique-sur-le-travail-du-dimanche_3176240_3234.html?xtmc=castorama&xtcr=44

pas extensibles. Et contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les plus débordés qui font leurs courses le dimanche, mais plutôt ceux qui associent commerce et loisirs ».

Il existe aujourd'hui de nombreuses pratiques d'ouverture des magasins le dimanche dont l'intérêt est plus ou moins prouvé et qui sont assez mal encadrées par la loi Mallié.

La loi Mallié, un dispositif législatif complexe

-Le cadre : La loi Mallié du 10 août 2009 étend le champ des dérogations au repos dominical pour les commerces. Elle prolonge jusqu'à 13 heures l'ouverture dominicale des commerces alimentaires et crée deux régimes spéciaux.

-Les zones touristiques Les commerces peuvent y ouvrir le dimanche, sans autorisation administrative ni contrepartie financière obligatoire pour les salariés. A Paris, c'est le cas des Champs-Élysées, d'une partie de la rue de Rivoli ou de la place des Vosges. Mais pas du boulevard Haussmann, ni de Bercy-Village. Leur délimitation relève de la mairie.

-Les PUCE Ces "périmètres d'usage de consommation exceptionnel" doivent être caractérisés par des habitudes de consommation dominicale, l'importance de la clientèle et son éloignement. Il s'agit le plus souvent de zones commerciales situées en périphérie des grandes villes (Paris, Lyon, Marseille). Les magasins peuvent y ouvrir le dimanche sur autorisation administrative, accordée pour cinq ans. Les salariés doivent être volontaires. Ils sont payés double, sauf si un accord collectif en décide autrement, et bénéficient d'un autre jour de repos dans la semaine.

Pour remettre à plat la législation, Jean-Marc Ayrault alors premier ministre a missionné Jean Paul Bailly, ancien PDG de la RATP et de La Poste. Il lui est demandé de réfléchir à la question du travail dominical et de rendre une proposition de loi. Le rapport s'intitule « *Vers une société qui s'adapte en gardant ses valeurs* »¹⁶. En résumé, le rapport réaffirme

¹⁶ BAILLY Jean-Paul, *Vers une société qui s'adapte en gardant ses valeurs*, [en ligne], 2013, Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000814/0000.pdf>

le principe du repos dominical tout en préconisant l'adoption d'un système plus ouvert, offrant davantage de choix aux responsables territoriaux et aux commerçants pour ouvrir les magasins le dimanche, sous réserve de l'accord des salariés. Le rapport va donc vers une nouvelle modification de la configuration temporelle du travail et donc de l'ensemble de rythmes sociaux.

2. La réforme des rythmes scolaires

Cette réforme des rythmes scolaires est encore une preuve de la profonde mutation dans l'organisation des temps sociaux. Elle est une tentative de la puissance publique de modifier profondément la structure temporelle du temps de l'école.

Cette réforme a vu le jour car les écoliers français subissent des journées plus longues et plus chargées que la plupart des autres élèves dans le monde. Or cette extrême concentration du temps d'enseignement, unique à la France, est inadaptée et préjudiciable aux apprentissages. De plus, elle est source de fatigue et de difficultés scolaire. La nouvelle organisation du temps scolaires vise donc à mieux répartir les heures de classe sur la semaine afin de permettre les apprentissages fondamentaux dans les meilleures conditions.

Les nouveaux temps scolaires vont vers une prise en charge de l'élève pendant plus de jours (180 jours/ans contre 144 avant la réforme soit un passage d'une semaine de 4 jours à une semaine de 5 jours) avec une organisation de temps péri scolaires.

L'impact de cette organisation sur les temps de la famille n'est pas négligeable. En effet, l'organisation de l'accompagnement des enfants n'est pas anodin et a un fort impacte sur l'organisation du temps de travail des parents. Montpellier Agglomération a même décidé de se lancer dans un Schéma directeur temps et territoire qui prend comme point d'entrée les nouveaux rythmes scolaires pour repenser son territoire d'un point de vue spatio-temporel.

3. L'élection des maires de nuit

« La nuit a longtemps été appréhendée comme une discontinuité, le temps des ténèbres et de l'obscurité, celui du sommeil. Par extension, la nuit symbolisée par le couvre-feu, l'arrêt de toute activité, la fermeture des portes de la cité, fut considérée comme le temps du repos et de la vie privée. »¹⁷ Mais aujourd'hui, de nombreuses personnes militent pour que la nuit soit prise en compte dans les politiques publiques et que l'on arrête de « penser la ville 16h/24 »¹⁸. Car la nuit n'est pas que le temps de la fête, mais c'est aussi le temps du travail pour plus de 3 millions de personnes en France (Source : enquêtes Emploi 2009, Insee / Ministère du Travail).

Ainsi, à l'instar de ce qui se fait depuis 2003 à Amsterdam, plusieurs villes françaises ont élu leur maire de nuit. A Paris, Nantes et Toulouse, les noctambules se sont organisés pour organiser des élections. L'objectif est de « créer le dialogue entre les différentes corporations. Les maires de nuit sont des médiateurs avec comme objectif de réfléchir aux sujets de fonds, comme l'ouverture des commerces ou des transports le soir pour s'adapter aux nouveaux usages »¹⁹ explique Arnaud Tesson maire de nuit à Nantes. A Toulouse, Christophe Vidal (maire de nuit) a organisé les « états généraux de la nuit ». Ils rassemblent une vingtaine d'intervenants pour parler des questions de transports, de santé publique, de travail de nuit, de culture pour dresser un état des lieux avec des experts. A la suite de cet événement, un livre blanc sur la nuit a été remis au nouveau maire de Toulouse Jean Luc Moudenc. L'objectif est de sensibiliser les élus aux problématiques liés à la nuit en sortant de l'unique question sécuritaire. Cet objectif a été atteint à Paris où Anne Hidalgo a nommé Bruno Julliard 1^{er} adjoint à la nuit et Frédéric Hocquard Adjoint délégué à la nuit.

A Grenoble, la nuit commence aussi à être prise en compte par la municipalité. Questionné sur l'élection d'un maire de la nuit à Grenoble, le nouveau maire Eric Piolle a

¹⁷ GWIAZDZINSKI Luc, *La nuit, dernière frontière de la ville* : Edition de l'aube, 2005, 246p

¹⁸ *Des maires de nuit pour « ne plus penser la ville que 16 heures sur 24 »*, Rue 89.fr, 25 octobre 2013, <http://rue89.nouvelobs.com/2013/10/25/maires-nuit-plus-penser-ville-16-heures-24-246936>

¹⁹ *Nantes a ses maires de la nuit : et maintenant ?*, Metronews.fr, 12 novembre 2013, <http://www.metronews.fr/nantes/nantes-a-ses-maires-de-la-nuit-et-maintenant/mmkl!7trudR9AhxxVk/>

annoncé qu'il serait « un maire 24h/24 » lors d'un colloque sur la nuit à l'institut de géographie alpine le 4 avril 2014. Au cours de la campagne électorale pour les élections municipales grenobloises le candidat écologiste avait annoncé via son compte twitter qu'il « serait un maire au milieu des Grenoblois. Pour une ville où il fait bon vivre toute la journée...et toute la nuit! ».



Figure 4: Eric Piolle (maire de Grenoble) en discussion avec le maire de nuit de Toulouse lors d'un séminaire sur la nuit le 4 Avril 2014 Source: Compte Facebook d'Eric Piolle

La question de la nuit est donc un sujet au cœur des débats dans les grandes métropoles françaises.

Par extension à la question nocturne, au travail le dimanche et à la réforme des rythmes scolaires, la question des temps commence doucement à séduire les élus locaux dans de nombreuses villes françaises et européennes.

C. En Europe, des expériences multiples et hétérogènes

1. La naissance en Italie

En Italie, la construction sociale de cette politique a démarré en 1985 de l'idée de concilier les temps de la vie, de travail et de la ville pour une meilleure qualité de vie. Cette idée revêt une forte dimension féministe puisqu'à l'origine, c'est une loi d'initiative populaire ayant pour titre « les femmes changent les temps » qui a « décidé » de l'avenir des politiques temporelles en Italie. Même si elle ne fut jamais votée par le parlement italien, « cette loi a permis de créer un forum de réflexion féminine sur l'expérience des temps de vie entre garde des enfants, marché du travail et temps pour soi. Ce forum a fourni une perspective politique à la profonde gêne des femmes, en situation de double journée, à concilier et à sauvegarder les temps complexes de la vie quotidienne. Il a aussi créé un dialogue entre deux traditions de la culture féminine italienne. Celle émancipatrice liée à la culture syndicale et à la tradition internationale de l'égalité des chances et celle féministe de la différence des genres et de la libération sexuelle. »²⁰

Ensuite, il faudra une quinzaine d'années pour qu'une loi voie le jour. La loi sur les « disposition pour le soutien de la maternité et de la paternité, pour le droit aux soins et à la formation, et pour la coordination des temps des villes » fut approuvée le 8 mars 2000. Elle permet au maire :

- De coordonner les horaires des services publics pour satisfaire les attentes des usagers. Les services concernés sont : les services sociaux et ceux qui délivrent des documents administratifs, le commerce et les services publics, les transports publics urbains, les écoles maternelles, les crèches, les haltes garderies et les écoles élémentaires, les services éducatifs, les bibliothèques, les services culturels, les musées et les galeries d'art.
- De passer des pactes de mobilité avec les grands donneurs de temps. Leur but est d'organiser la désynchronisation du début et de la fin de la journée afin d'améliorer la fluidité du trafic routier.

²⁰ BONFIGLIOLO Sandra, Les politiques des temps urbains en Italie, Les annales de la recherche urbaine, 1997, n°77, pages 22 à 29

- D'élaborer un Plan territorial des horaires, qui tient compte des effets sur le trafic, sur la pollution et sur les qualités de la vie citadine, des horaires d'ouverture au public des services publics et privés, des bureaux périphériques des administrations publiques, des activités commerciales.

L'application de cette loi est plutôt décevante. Peu de communes et de région se sont lancées dans des projets sur les temps. Les causes de cet « échec » résident dans les changements de majorités, dans la perte d'attention des femmes pour cette question et dans les difficultés financières des communes. « Cependant, il faut noter que pour ce qui concerne le thème de la condition du travail, de prise en charge entre les femmes et les hommes, et de la conciliation entre travail et famille, le débat politique est devenu plus conscient de sa centralité. Dans tous les programmes gouvernementaux, on indique comme une priorité ces questions de temps. »²¹

Aujourd'hui, les actions en faveur d'une meilleure organisation des temps sont plus du « bricolage » pour combler les manques que de réelles réflexions globales sur l'organisation spatio-temporelle des villes.

2. La maison des temps et des mobilités de Belfort, la première tentative en France

En France, la première expérience de politique temporelle s'est faite à Belfort sous la forme d'un bureau des temps. La maison des temps et des mobilités (MTM) fut créée en 2001 sous la forme d'une association à l'initiative du Conseil Général du territoire de Belfort et avec le soutien de la DATAR, de la Direction départementale de l'Équipement et de la chambre de commerce et d'industrie. Elle regroupe divers acteurs locaux publics et privés ainsi que les citoyens. L'objectif principal de cette démarche est d'améliorer la qualité de vie des habitants du territoire de Belfort. Pour cela, les réflexions sont

²¹ BONFIGLIOLO Sandra, Les politiques des temps urbains en Italie, Les annales de la recherche urbaine, 1997, n°77, pages 22 à 29

orientées en deux axes qui sont : l'organisation horaire du territoire et le droit à la mobilité pour tous.

L'organisation de la maison des temps et des mobilités est découpée en quatre missions :

- L'observation de l'organisation des temps et des mobilités sur le territoire pour révéler les dysfonctionnements. Ces observations sont réalisées avec l'aide des universités locales.
- La sensibilisation de la population et des acteurs locaux afin de leur faire prendre conscience de l'importance de mettre en place des actions sur les temps. Cette sensibilisation passe par des débats publics, des forums et des séminaires sur les temps. Un « cercle des temps » composé des principaux donneurs de temps du territoire se réunit régulièrement pour construire la démarche de sensibilisation.
- L'expérimentation d'action pour agir sur les temps et les mobilités comme par exemple un système de transport « à la demande » pour les personnes âgées ou la création d'un outil de gestion du covoiturage pour les étudiants de Belfort.
- Le soutien à des programmes de recherche sur les temps et les mobilités.

Pour mener à bien ces missions, la maison des temps et des mobilités bénéficiait en 2002 d'un budget de 800 000€ qui a surtout servi à financer des programmes de recherche.

Cette première expérience, qui aujourd'hui n'a plus cours, a été le point de départ de nombreux autres travaux sur le temps. Ces nouveaux projets ont pris des formes différentes de celui de Belfort.

3. Le bureau des temps de la ville de Rennes

La ville de Rennes s'est dotée d'un bureau des temps en 2002 suite au rapport Edmond Hervé (alors maire de Rennes) sur le temps des villes.

Le Rapport « Temps des villes » d'Edmond Hervé²²

Ce rapport a été commandé par Claude Bartolone alors ministre délégué à la ville et à été remis le 19 juin 2001. Il contient de nombreuses recommandations pour inciter à la mise en place de politiques temporelles au sein des communes et des intercommunalités. Les principaux points que met en avant le rapport sont :

- Le rôle du maire dans l'harmonisation des horaires des services publics,
- L'intérêt de porter cette démarche au niveau intercommunal,
- Le besoin de faire de la concertation avec les décideurs politiques et les citoyens.

Le rapport préconise surtout la création de « bureau des temps » dans les communes de plus de 20 000 habitants. Leur rôle est d'analyser, d'étudier, d'informer, de sensibiliser et de faire des propositions aux décideurs politiques sur les questions temporelles.

Le bureau des temps de Rennes est la première expérience de politique temporelle qui a réussi à perdurer dans le temps et surtout à passer d'une mission communale à une mission intercommunale. En effet, en 2008, la mutualisation des services de la ville de Rennes et de Rennes Métropole a permis d'étendre le travail sur les temps aux compétences de l'agglomération.

Les premières actions du bureau des temps « version ville de Rennes » ont été précédées de nombreuses études qualitatives pour identifier les attentes et les difficultés des habitants :

- Une étude sur l'organisation du travail des femmes en liens avec leur rôle de mère afin de mieux cerner leurs difficultés à concilier vie privée et vie professionnelle. En parallèle, une étude sur les contraintes temporelles des employeurs a été faite pour identifier les possibles améliorations dans la conciliation vie privée/vie professionnelle.
- Une étude sur les rythmes scolaires pour mieux comprendre la portée et les conséquences des différents rythmes sur les enfants et les enseignants.

²² Edmond Hervé, Temps des villes, 2001, En ligne, Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/014000520/0000.pdf>

Ces trois études ont menés à plusieurs expérimentations :

- Le projet EQUAL « Rennes, égalité des temps » s'est penché sur les cas des agents de propreté de la municipalité. Il a abouti à une nouvelle organisation des horaires de nettoyage des bureaux (7h30-15h30 et 10h45-18h45) ce qui a permis aux agents de propreté d'avoir un travail à plein temps mais aussi de ne pas travailler en horaire décalés par rapport aux horaires de bureau classiques. Les conclusions de cette expérimentation sont bonnes puisque les agents concilient mieux leurs temps et sont mieux intégrés à la vie de l'administration. De plus le service rendu s'améliore et l'absentéisme baisse.
- L'ouverture des crèches sur une plage plus large allant de 6h à 21h30 avec la possibilité de prolonger la garde à domicile en cas de problème de dernière minute grâce à la mise à disposition de professionnels et de parents pour des gardes à domicile.
- L'expérimentation de nouveaux rythmes scolaires dans deux écoles de Rennes sous la direction du professeur Testu, chrono-biologiste à l'Université de Tours.

Enfin, le bureau des temps de la ville de Rennes organisait des rendez-vous pour sensibiliser la population sous la forme de conférences « les jeudis du temps ».

Aujourd'hui, le bureau des temps de la ville de Rennes a été transféré à Rennes Métropole. Cela a permis de mettre plus de moyens financiers et humains pour créer de nouveaux projets mais aussi d'intégrer de nouvelles compétences dans la réflexion sur les temps.

Le bureau des temps, sous la direction d'Evelyne Reeves, travaille aujourd'hui à la prise en compte de la question des temps dans les transports, l'aménagement de l'agglomération et le développement économique. Plus précisément, la question des pointes de déplacement sur la ligne B du métro entre 7H40 et 8h05 a été la première mission du bureau des temps. Le diagnostic de la pointe a révélé que chaque jour, 18 000 étudiants commençaient à 8H15 et empruntaient la ligne B créant ainsi une

saturation des rames de métro. La solution a été de scinder les étudiants en deux groupes et de décaler leurs entrées en cours. L'objectif de désaturer la ligne est aujourd'hui atteint avec une baisse de 5% du trafic à l'heure de pointe.

Le projet le plus emblématique du bureau des temps « version Métropole » est le projet « TicTac le temps à la carte »²³. C'est un moteur de recherche qui permet de retrouver les horaires de plus de 2000 équipements mais qui permet aussi de rechercher par thème et par quartier les lieux ouverts pour un jour et une heure précise.

Le bureau des temps de Rennes Métropole semble aujourd'hui avoir trouvé un certain nombre de bonnes solutions pour régler les problèmes liés au temps. Cependant, il existe d'autres approches comme celle de Montpellier et son Schéma Directeur Temps et Territoire.

4. Le Schéma Directeur Temps et Territoire de Montpellier

Depuis 2006, l'agglomération de Montpellier s'intéresse à la question des temps avec 3 grandes actions dont la visibilité est forte pour les habitants :

- Le réaménagement des horaires des grands équipements d'agglomération comme les piscines ou les médiathèques avec des ouvertures nocturnes, le dimanche et entre midi et deux heures.
- La création d'une desserte en transport en commun nocturne et le weekend.
- Le décalage des horaires des universités pour fluidifier le trafic routier et désaturer le réseau de transport en commun.

Pour Montpellier, ces actions n'ont été qu'un début dans la mise en place de leur politique temporelle puisque depuis 2012, Montpellier Agglomération s'est lancée dans l'élaboration d'un Schéma Directeur Temps et Territoire. L'objectif de ce document est :

- Dans un premier temps d'initier la réflexion autour d'un cas très concret, « quel aménagement temporel du territoire, au vue de la réforme des rythmes scolaires

²³ <http://vivrarennnes.fr>

prévue pour la rentrée de septembre 2013 ». Les rythmes scolaires étant fortement structurant pour l'organisation temporelle du territoire et les rythmes de vie locaux, leurs modifications, changera en profondeur la donne locale. L'objectif sera donc, de se servir du levier de cette réforme, pour penser collectivement l'aménagement temporel du territoire.

- Dans un second temps d'élargir le débat à toutes les autres dimensions de l'aménagement temporel du territoire, pour bâtir le SDiTT qui permettra d'inscrire la politique publique du temps dans la durée.

Le SDiTT reposera sur 3 axes de réflexions à l'échelle de l'agglomération²⁴ :

- Axe 1 : Co-construire une organisation temporelle de la société, qui permette à chacun d'avoir une bonne articulation de ses temps de vie, de réduire les inégalités temporelles et de respecter les rythmes structurants de l'individu.
- Axe 2 : Structurer et optimiser l'aménagement temporel de notre territoire : les temps d'accès, les rythmes scolaires, les rythmes de travail et les horaires d'ouverture des services conditionnant la qualité de vie. Il s'agit ici de réfléchir à la coordination des acteurs locaux, la régulation des activités et la planification temporelle du territoire avec les principaux acteurs locaux.
- Axe 3 : Adapter les services à la population et sensibiliser les entreprises aux évolutions temporelles, tout en facilitant l'articulation des temps des salariés.

Pour mener à bien l'élaboration de ce document, le travail de concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire est long et difficile. Ce travail est en cours actuellement, et les changements politiques à la tête de l'agglomération montpelliéraine perturbent assez fortement l'élaboration de ce schéma.

La démarche entreprise par Montpellier Agglomération est assez différente de celle de Rennes où la question des temps est traitée au cas par cas en fonction des problèmes rencontrés et des thèmes choisis. Ici, la question est traitée de manière globale et le

²⁴ Montpellier Agglomération, 1^{ère} agglomération urbaine pilote pour la réforme des rythmes scolaires, 2012, En Lignes, Disponible sur : <https://www.montpellier-agglo.com/sites/default/files/downloads/files/201208-SDITT.pdf>

travail devrait aboutir à la rédaction d'un document de planification. Ce Schéma Directeur Temps et Territoire devrait contenir un plan d'action pour mieux gérer les différents temps sociaux dans l'agglomération.

D'autres villes plus modestes que Rennes ou Montpellier se sont lancées dans des politiques temporelles avec beaucoup moins de moyens grâce à des actions ponctuelles qui améliorent la qualité de vie des habitants

5. La politique des temps de Brive-la-Gaillarde

L'exemple de Brive-la-Gaillarde est intéressant puisque il n'a pas pour terrain d'application une grande métropole mais une ville de 50 000 habitants. Les problématiques liées au temps y sont différentes puisque la proximité entre les différentes fonctions de la ville est plus grande et que les problèmes de déplacements y sont moindres. L'objectif de la « politique des temps » de Brive-la-Gaillarde est donc plus d'améliorer la qualité de vie des habitants de manière ponctuelle que de repenser globalement l'organisation spatio-temporelle de la ville.

Ainsi, les actions mises en place par la ville de Brive sont d'abord ciblées sur les temps de la pause méridienne avec :

- L'organisation de concerts entre midi et deux heures pour animer le repas des usagers du centre-ville,
- L'ouverture des services publics pour permettre aux habitants de faire leurs démarches administratives avant de retourner au travail l'après-midi,
- La mise en ligne de la liste des commerces ouverts entre 12h et 14h.

Ensuite, un travail a été fait sur l'accueil des enfants aux périodes « des courses de Noël » avec l'ouverture des ludothèques les deux week-ends précédents Noël pour permettre aux parents d'être libre pour la préparation des fêtes de fin d'années.

Enfin, la prise en compte des temps dans le PLU a permis de travailler sur « la recomposition de la ville sur elle-même qui permet de recentrer les fonctions urbaines dans un espace de proximité, c'est à dire qui offre aux habitants les services quotidiens dans un périmètre accessible à pied. »²⁵

Dans cette première partie, l'accent est mis sur le contexte actuel où les difficultés liées au temps sont multiples et où les pouvoirs publics tentent d'apporter des solutions innovantes. Entre les réformes de l'Etat et les actions locales des communes et des EPCI, tout le monde semble prendre conscience de la nécessité de s'emparer de ce sujet.

A Grenoble Alpes Métropole (La Métro), la concertation citoyenne a fait émerger les problèmes liés au temps et la possibilité de se lancer dans la mise en œuvre d'un bureau des temps.

²⁵ La politique des temps, En ligne, Ville de Brive-la-Gaillarde, date de mise à jour : Juillet 2014, Consulté le jeudi 10 juillet 2014, Disponible sur : <http://www.brive.fr/1905.php>

PARTIE 2 : LA PLATEFORME DES TEMPS ET DES MOBILITES DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE : EMERGENCE DU PROJET ET PREFIGURATION

Dans cette seconde partie, l'objectif est de comprendre le processus d'émergence et de préfiguration de la plateforme des temps et de mobilités. Pour cela, un retour sur la phase de concertation préalable à l'élaboration du PDU 2014-2030 permettra de comprendre comment l'idée d'un bureau des temps pour l'agglomération grenobloise a émergé. Ensuite, l'exploration du processus de lancement de la plateforme des temps et des mobilités montrera les mécanismes possibles lors du lancement d'une démarche innovante au sein d'une collectivité territoriale. Enfin, les éléments de diagnostic construits au cours de la phase de préfiguration permettront de présenter de nouveaux modes de représentation et d'analyse utiles à la compréhension du fonctionnement temporel du territoire.

*« Le temps, le temps
Le temps et rien d'autre
Le tien, le mien
Celui qu'on veut nôtre »
Charles Aznavour, Le temps.*

A. La concertation du PDU 2014-2030, point de départ de la plateforme des temps et des mobilités

1. Des problèmes de mobilité accrues dans l'agglomération grenobloise

Le 30 avril 2012, le monde.fr titrait : « A Grenoble, le casse-tête des bouchons quotidiens »²⁶. En effet, les problèmes de mobilités aux portes de la ville centre sont aujourd'hui pointés du doigt par les habitants de l'agglomération grenobloise ainsi que par les « navetteurs » de la grande région urbaine grenobloise. La question de l'accessibilité à Grenoble en voiture n'est pourtant pas la seule. Aux heures de pointes, il existe aussi sur le réseau de transport en commun des problèmes de saturation des trams et des bus qui obligent certains usagers à attendre la rame de tramway ou le bus suivant.

a. Les réseaux autoroutiers saturés matin et soir

Coincé entre le Vercors, Belledonne et la Chartreuse, Grenoble se retrouve à la croisée des chemins de la vallée du Drac et de l'Isère. Cette situation contrainte n'est pas sans poser des problèmes de mobilité forts quant à l'accès à la ville dense depuis les zones périurbaines. En effet, une fois l'urbanisation de la plaine grenobloise quasi-terminée, les constructions se sont ensuite diffusées dans les 3 cluses depuis Voiron, Chambéry et au sud. Avec cette diffusion, il a fallu construire les réseaux routiers capables de supporter les flux de voitures quotidiens. Les principaux investissements autoroutiers ont été faits pour les jeux olympiques de Grenoble en 1968 (dans une logique de grande accessibilité plus que pour les navetteurs).

L'A480 entre Saint Egrève et Grenoble (Les eaux claires) a été construite en 1967 et son prolongement de Grenoble (Les eaux claires) à Varcès en 1982. Ensuite, il faudra

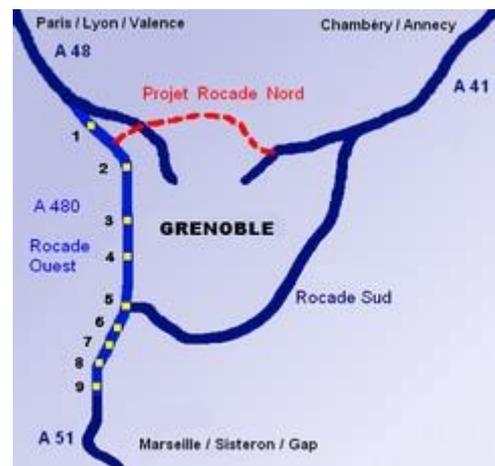


Figure 5 : Carte du réseau de voies rapides à Grenoble, Source: Wikipedia

²⁶ <http://transports.blog.lemonde.fr/2012/04/30/a-grenoble-le-casse-tete-des-bouchons-quotidiens/>

attendre 1989 pour que la section entre Grenoble et Espace Comboire soit élargie à 2 voies et 1990 pour la section Espace Comboire – Varcès.

L'A41 entre Crolles et Meylan a elle aussi vu le jour en 1967. A cette époque, seulement un sens de circulation était construit (1x2 voies). Il faudra ensuite attendre 1976 pour que le second sens de circulation soit livré (2x2 voies).

En ce qui concerne la RN 87 (Plus connue sous le nom de Rocade Sud et anciennement nommé U2), elle fut livrée en 1967 sous la forme d'une 2x1 voie et ce n'est qu'en 1985 qu'elle revêt sa forme actuelle en 2x2 voies.

Le réseau de voies rapides urbaines grenoblois et d'autoroutes a donc vu le jour entre la fin des années 60 et les années 80. Ce réseau de VRU a ensuite été un diffuseur de l'urbanisation dans les trois branches du Y Grenoblois. Cela a permis une forte croissance du nombre d'habitants à la fois dans le périmètre de la Métro et dans la Grande Région urbaine Grenobloise.

Evolution de la population dans la Région urbaine Grenobloise et dans le périmètre de la Métro.

	1968	2008	2030
RUG	516 755 hab.	738 693 hab.	840 000 hab.
Métro	337 773 hab.	429 801 hab.	480 000 hab.

Le fort accroissement de la population a eu un lourd impact sur le nombre de déplacements sur les voies rapides urbaines :

En effet, avec la même infrastructure qu'aujourd'hui (2x2 Voies) sur la partie Nord de l'A480 (entre Saint-Egrève et le polygone scientifique), le trafic journalier annuel moyen est passé de 56 000 véhicules/jour en 1984 à 93 000 véhicules/jour en 2012²⁷ soit un taux d'évolution de 66%.

²⁷ Sources: Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF

Sur la partie centrale de l'A480 (entre Le polygone scientifique et le Rondeau), toujours sur une 2x2 voies, le trafic journalier annuel moyen est passé de 40 000 véhicules/jour en 1984 à 90 000 véhicules/jour en 2012²⁸ soit un taux d'évolution de 125%.

Enfin, sur la partie sud de l'A480, entre 1990 (date de construction de la seconde chaussée) et 2012, le trafic journalier annuel moyen est passé de 40 000 véhicules/jour à 70 000 véhicules/jour²⁹ soit un taux d'évolution de 75%.

Pour la Rcade sud, le constat est le même que pour l'A480. Pour une même infrastructure entre 1986 (date de livraison de la seconde chaussée) et 2012, le trafic journalier annuel moyen est passé de 30 000 véhicules/jour à 90 000 véhicules/jour³⁰ soit un taux d'évolution de 200%.

Pour finir, sur l'A41, le trafic journalier annuel moyen est passé de 26 000 véhicules/jour en 1984 à 50 000 véhicules/jour en 2012³¹ soit un taux d'évolution de 92%.

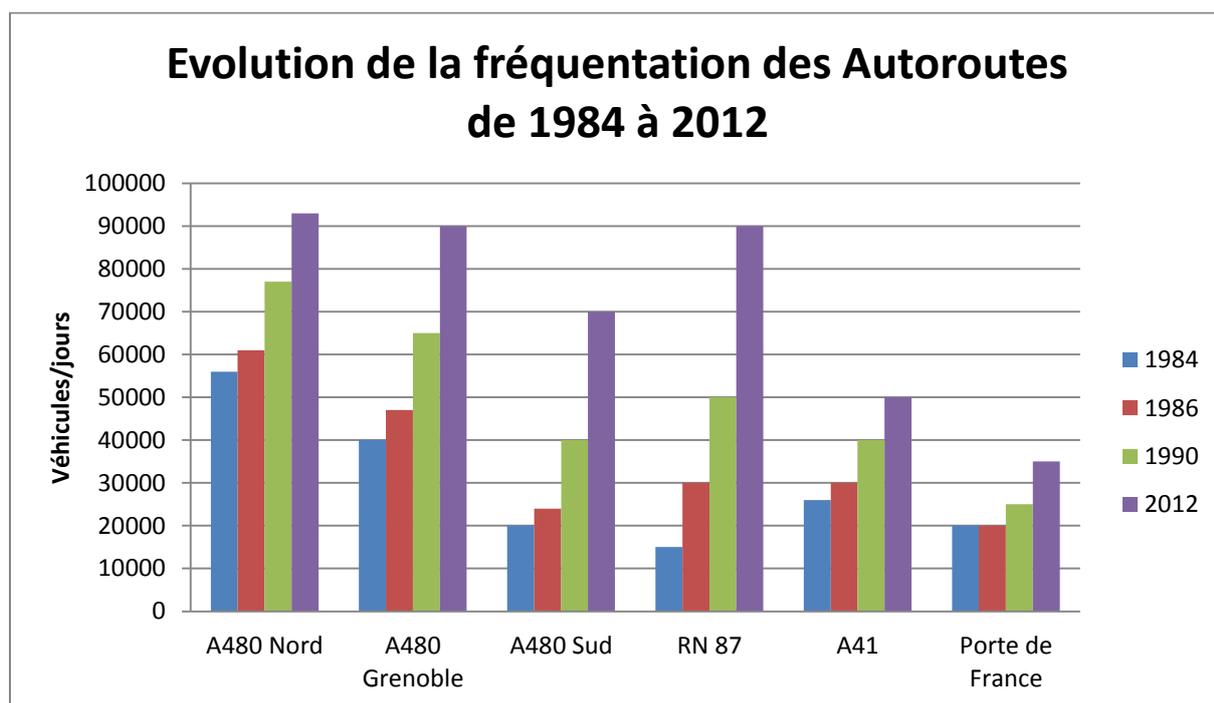


Figure 6: Evolution de la fréquentation des autoroutes de 1984 à 2012 (sources : Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF)

²⁸ Sources: Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF

²⁹ Sources: Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF

³⁰ Sources: Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF

³¹ Sources: Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF

Ce fort taux d'évolution du nombre de véhicules/jours sur chacune des voies rapides de l'agglomération n'est ici pas corrélé avec une évolution de la capacité des infrastructures. Elles ne sont donc aujourd'hui plus calibrées à hauteur du trafic réel des heures de pointes ce qui crée de gros problèmes de saturation du réseau. Cette saturation est surtout présente aux heures de pointes de déplacements du matin et du soir.

Le matin, la pointe de déplacement et la saturation des voies rapides sont surtout présentes dans le « sens entrant » vers Grenoble. En effet, si environ 311 000 véhicules³² entrent chaque jour dans le cœur dense de l'agglomération³³, la pointe du matin entre 7h et 9h représente 20% du trafic journalier soit environ 62 000 véhicules en 2 heures. Ce chiffre est bien au-dessus des capacités réelles des voies rapides urbaines qui chaque matin sont « paralysés » avec un trafic en « accordéon ».

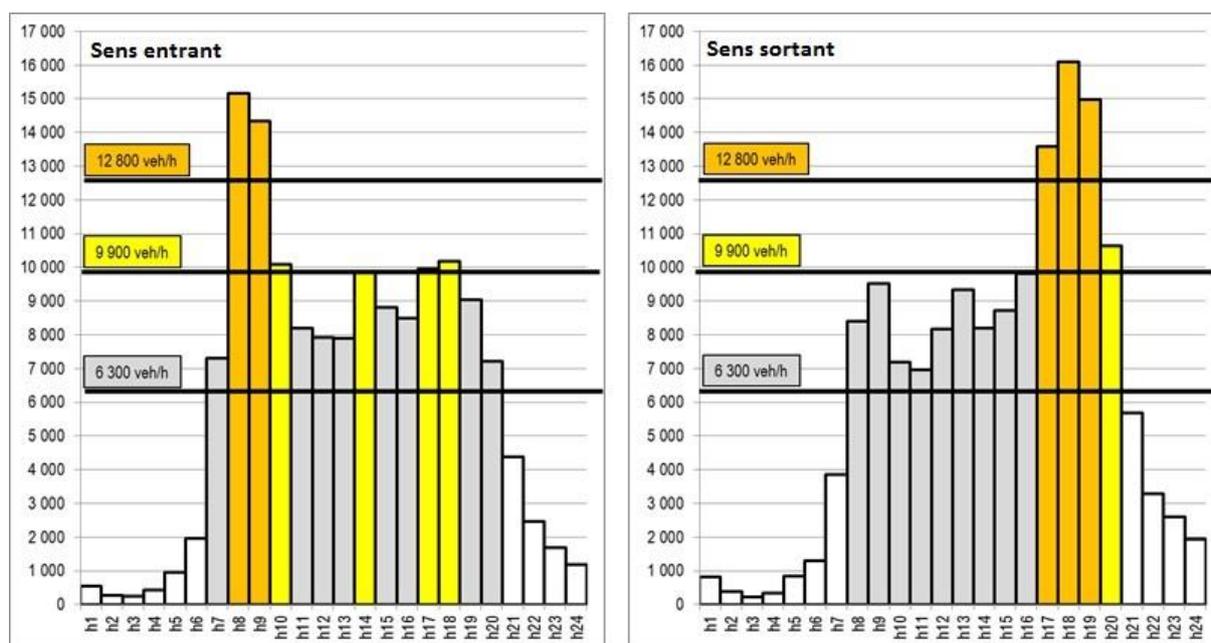


Figure 7 Pointes quotidiennes aux limites du cœur d'aggllo, source: CG38, DIR-CE, DIR-MED, AREA, ASF

Le soir, la pointe de déplacement est plutôt présente dans le « sens sortant » depuis Grenoble vers le reste de la région urbaine grenobloise. Cette pointe est visible entre

³² Moyenne journalière annuelle, sources : les compteurs de trafic permanents de la DIR centre-est, d'AREA, et du Conseil général de l'isère

³³ Le cœur dense de l'agglomération grenobloise intègre Grenoble, La Tronche + Corenc, Meylan, Gières, Saint-Martin-d'Hères, Eybens, Echirolles, Le Pont-de-Claix, Seyssins, Seyssinet-Pariset, Fontaine, Sassenage, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève et Le Fontanil-Cornillon

17h et 19h et elle représente 29% des véhicules sortants du cœur dense de l'agglomération soit 90 000 véhicules environ. La pointe du soir est supérieure en nombre de véhicule à celle du matin. En effet, si la pointe du matin ne se compose quasi exclusivement que de déplacements domicile/Travail-Etude, il faut rajouter à la pointe du soir, d'autres motifs de déplacements comme les achats ou les loisirs.

Au cœur de ces périodes de pointe entre 7h et 9h puis entre 17h et 19h, il est possible d'identifier la période d' « hyper-pointe », moment où le volume de trafic est en limite de capacité de l'infrastructure routière. Ce moment précis peut être repéré grâce aux données de comptage routier par intervalle de 6 minutes. Les données de ce type n'étant pas à disposition pour les autoroutes grenobloises, il est impossible de repérer exactement le moment de « l'hyper-pointe » dans notre cas d'étude. Cependant nous savons grâce à des études réalisés dans d'autres villes qu'elle ne dure que 15 à 30 minutes et se traduit par une immobilité quasi-totale des véhicules sur le réseau routier ce qui pose de nombreux problèmes. En effet, cela provoque un manque de fiabilité des temps de parcours et une augmentation de la pollution par les véhicules à l'arrêt.



Figure 8: Embouteillage sur la rocade sud, Source: PDU 2014-2030

Ainsi, les problèmes liés à la congestion des réseaux routiers aux heures de pointe sont l'un des points de départ de la demande d'un bureau des temps pour l'agglomération grenobloise. Mais les infrastructures routières ne sont pas les seules à subir des problèmes de congestion. Les réseaux de transports en commun des différentes AOT de

la Région Urbaine Grenobloise subissent eux aussi des phénomènes de saturation de leurs infrastructures

b. Des rames de tramway, de train et des bus pleins aux heures de pointes

Pour tenter de réduire la congestion des réseaux routiers, de réduire la pollution émise par les véhicules particuliers, et pour permettre à tous les habitants de la région urbaine grenobloise de se déplacer librement sur le territoire, une politique en faveur du développement des transports en commun a été mise en place de manière très volontariste. Cette politique a permis d'atteindre en 2010 une part modale pour les transports en commun de 11% sur la Région Urbaine Grenobloise³⁴ (contre 59% pour la voiture). Ce chiffre atteignant 17% dans le périmètre de la Métro. Ces bons résultats du report modal sur les transports en commun (passage de 14% en 2002 à 17% en 2010) posent aujourd'hui un nouveau problème : Les réseaux sont saturés aux heures de pointes et certaines personnes sont contraintes à attendre le véhicule suivant pour se rendre à leur lieu de destination.



Figure 9: Rame de Tramway sur le campus universitaire de Grenoble aux heures de pointes, Source: PDU 2014-2030

Cette saturation des véhicules est surtout visible sur certaines lignes TER, certains cars EXPRESS et sur les lignes A, B et C du tramway dans leurs parties « centre-ville ». Il y a

³⁴ Enquête Ménage Déplacement 2009/2010, Grande Région Urbaine Grenobloise.

là encore une dégradation des conditions de déplacements pour les usagers des transports en commun. Cette dégradation est à la fois due au report modal de la voiture vers les transports en commun et aux difficultés pour les collectivités locales d'investir dans de nouvelles infrastructures de transports en commun. En effet, les solutions techniques qui consisteraient à doubler les voies de TER depuis les 3 branches du « Y » Grenoblois pour faire passer plus de trains, ou à mettre en services des rames de tram ou de train plus longues sont des solutions très coûteuses.

Avec des finances locales qui diminuent d'années en années, d'autres solutions doivent se substituer aux investissements massifs dans les infrastructures routières ou de transport en commun afin de régler les problèmes de congestion présents tous les matins et tous les soirs dans l'agglomération grenobloise.

2. Une nécessité de trouver d'autres leviers que le report modal sur les modes actifs et les TC

Pour répondre aux problèmes de congestion des réseaux de transports en commun et routiers, l'agglomération grenobloise tente de créer les conditions d'un changement de comportement des usagers pour qu'ils adoptent de nouveaux modes de déplacements. En tête de ces modes figurent le covoiturage, le vélo et la marche. Chacun de ces modes répondent à une demande :

Le covoiturage :

Ce mode de déplacement qui consiste à partager sa voiture avec un autre automobiliste pour un même trajet est aujourd'hui en fort développement notamment pour des très longs trajets pour des motifs de vacances ou de loisirs. Pour ce qui est des trajets domiciles-Travail/Etudes, le covoiturage trouve son intérêt pour des trajets plutôt longs notamment ceux de plus de 10 kilomètres qui aujourd'hui sont parcourus en voiture pour 82%³⁵ d'entre eux. La difficulté du covoiturage réside dans l'organisation et dans la faculté de chacun à modifier son comportement pour partager sa voiture. Les collectivités territoriales organisent un certain nombre de sites internet pour mettre en

³⁵ Enquête Ménage Déplacement 2009/2010, Grande Région Urbaine Grenobloise.

réseau les covoitureurs et faciliter la démarche mais cela ne suffit pas à réduire significativement le nombre de véhicules sur les routes aux heures de pointes.

Le vélo

Il répond à une demande de déplacements de moyennes distances entre 1 et 3 kilomètres voire 10 kilomètres. Aujourd'hui, 76% des déplacements entre 1 et 3 kilomètres sont réalisés en voiture. Pourtant, dans la majorité des cas, le même trajet en vélo permet de gagner à la fois du temps, de l'argent et de diminuer son impact sur la pollution de l'air. De plus, l'effet positif sur la santé n'est plus à démontrer. Il est donc primordial de travailler sur le changement de comportement des usagers qui utilisent aujourd'hui leurs voitures. Pour cela, de nombreuses actions sont menées par la collectivité locale et notamment la Métro. En effet, depuis 10 ans, le service MétroVélo propose des locations de vélo à l'heure, à la journée, au mois ou à l'année. Ce service permet à l'utilisateur de ne pas se soucier de l'entretien de son vélo et de ne pas investir dans son propre matériel. De plus, la Métro propose des consignes pour garer son vélo et permettre l'intermodalité avec les réseaux de transports en commun ou avec la voiture comme cela se pratique en pied de massif. L'installation d'arceaux vélo pour permettre de garer son vélo dans toute l'agglomération est aussi une action forte pour faciliter la pratique du vélo. Enfin, le dernier levier pour favoriser le report modal vers le vélo est le travail sur les continuités cyclables et le partage de la voirie. En effet, les cyclistes demandent des pistes cyclables sécurisées et qui prennent en compte la présence des vélos sur la chaussée. Aujourd'hui, beaucoup de pistes cyclables s'arrêtent en milieu de parcours ce qui ne permet pas aux cyclistes de faire leurs trajets en toute sécurité. La complexité d'un travail sur les continuités cyclables réside dans l'éclatement de la compétence voirie au sein de chaque commune de l'agglomération. Ainsi, les politiques pour un partage de la voirie équitable sont soumises au bon vouloir des décideurs politiques de chaque commune. Mais cette question sera plus facile à traiter à partir du 1^{er} janvier 2015 avec le passage en Métropole de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole. En effet, la compétence voirie sera transférée à la Métro ce qui lui permettra d'avoir une politique homogène sur le territoire en faveur de l'usage du vélo. Cette politique en faveur du vélo porte aujourd'hui ses fruits mais ne permet pas de décongestionner efficacement les autres réseaux de transport.

La marche

Elle est le mode de déplacement le plus utilisé dans la ville de Grenoble puisqu'elle représente 42% des déplacements. Au cœur de la ville dense, de la ville des courtes distances, elle représente le mode de déplacement le plus efficace, le moins cher et le moins polluant. De plus, la marche à pied permet de rester en bonne santé. Cependant, si la part modale de la marche est de 79% pour les déplacements de moins d'1 kilomètre et pour l'ensemble des habitants de la grande région grenobloise (avec encore 15% des déplacements de moins d'1 kilomètre réalisés en voiture), ce chiffre chute à 7% pour les déplacements entre 1 et 3 kilomètres. Aujourd'hui, le défi est donc de faire changer de comportements aux personnes qui réalisent encore des déplacements de moins d'1 kilomètre en voiture ainsi que de rallonger les distances de marche pour qu'un maximum de personnes marchent à pied sur des distances de 1 à 3 kilomètres. Pour cela, plusieurs projets sont en cours. La ville de Grenoble a publié un plan piéton qui donne les temps de parcours entre les différents pôles de la ville afin de faire prendre conscience aux habitants que la marche est un moyen de déplacement concurrentiel à la voiture. Les projets « Chrono augmenté » et « carrefours de la mobilité » ont aussi comme but de faire changer les comportements en faveur de la marche, mais ici, l'objectif est d'étirer les distances de marche autour des arrêts de transports en commun afin de capter une plus grande part de la population sur le réseau de bus et de tramway. Enfin, certaines entreprises ont inclus la marche à pied dans leur plan de déplacement entreprise afin de promouvoir ce mode de déplacement.

Il existe donc de nombreuses actions pour inciter les citoyens à changer de mode de déplacement et à laisser leur véhicule chez eux. Cependant, ces actions ne suffisent pas à réduire la congestion sur les réseaux routiers et de transports en commun et cela malgré une forte diminution de la part modale de la voiture qui est passée de 62% à 59% entre 2002 et 2010 à l'échelle de la grande région grenobloise. Il faut donc aujourd'hui trouver de nouveaux leviers d'action pour réduire la congestion des réseaux de transport aux heures de pointes qui ne demandent pas d'investissements lourds pour de nouvelles infrastructures et qui sortent du cadre classique du report modal sur les modes actifs ou le covoiturage.

3. Les acteurs économiques et sociaux en attente d'un « bureau des temps »

L'un de ces leviers d'action a émergé le 9 mars 2012 à l'occasion d'un atelier du PDU 2014-2030 : Celui des acteurs économiques et sociaux du territoire de la grande région grenobloise. Ce levier est celui du temps.

Les acteurs économiques et sociaux sont partis de constats simples :

- « Le temps est contraint. Alors quelle qualité donner à son temps ? Quelle valeur donner au temps ? Les usages évoluent et nécessitent une adaptation constante. Le PDU se doit donc d'être connecté à une analyse plus globale, véritablement sociétale (regarder les pratiques de loisirs, de travail, de consommation...).
- La circulation dans la région urbaine est saturée quotidiennement, particulièrement entre 7h et 9h et entre 16h et 19h. Les principaux axes de transport en commun structurants (TER, express...) sont également saturés aux mêmes heures. Il y a une rémanence ou une récurrence des heures de pointe entraînant des pics de trafics et de bouchons alarmants. Ces heures de pointe sont étroitement liées à des sites précis sur le territoire, mais également à l'extérieur du périmètre du PDU, impactant tout autant les déplacements : rond-point du Rondeau, rocade sud, établissements scolaires, CHU, Innovallée, cluse de Voreppe, entrées de l'agglomération, Vizille et RN85...

Alors est-il possible d'organiser autrement les temps de travail et de dépose scolaire ? Quels sont les retours d'expérience de sites ayant modifié leurs horaires ? Sont-ils recensés ? Le cas échéant, n'y a-t-il pas des expérimentations à lancer ? »³⁶

A ces constats et ces questions, les acteurs économiques et sociaux ont formulés un certain nombre de proposition en liens avec le temps :

- « Traiter la question des temps de manière fine afin de prendre en compte les spécificités des pratiques et leur diversité. En effet, les pratiques de déplacement sont multiples et ne sont pas les mêmes selon les heures de la journée, le soir par rapport au matin, la nuit, le vendredi par rapport au reste de la semaine... mais

³⁶ Atelier des acteurs économiques et sociaux du territoire de la grande région grenobloise, Concertation du PDU 2014-2030, 9 mars 2012, SMTC, p6

aussi selon le secteur professionnel ou le type d'activités : restauration, jeunes entreprises innovantes, etc.

- Mettre en place un Bureau des temps qui ne sera pas une « grosse machine », mais un « bureau » organisé comme un réseau, s'appuyant sur des référents PDE dans les entreprises, sur des associations d'habitants, des centres sociaux, des associations employeuses (école de musique, de sport...), etc. et ayant deux objectifs :
 - Un objectif de réflexion prospective sur les déplacements (par ex. les déplacements des commerciaux, des livraisons, des ambulances privées...) afin d'être au plus près des usages. Visant également à prendre du recul entre les pouvoirs publics et les acteurs du territoire, pour être en capacité de proposer des solutions adaptées, envisagées à différentes échelles (d'un établissement ou d'une entreprise, d'un pôle d'activités ou d'un quartier, etc.) ;
 - Un objectif d'animation, de coordination de l'ensemble du réseau, pour identifier les acteurs du territoire, collecter les données, organiser des réunions de coordination... Il s'agira également de s'appuyer sur des retours d'expériences (Bureau des temps dans d'autres agglomérations).
- Simplifier l'offre de transport, la grille, pour plus de lisibilité. Simplifier la grille horaire et saisonnière des transports collectifs : une offre constante ? Sans distinction entre période scolaire / de vacances et sans chercher à s'adapter à des pratiques très diverses des usagers ? »

Ainsi, cet atelier de concertation des acteurs économiques et sociaux a été le point de départ de la réflexion sur les temps.

Les problèmes récurrents de congestion des réseaux de transports aux heures de pointes, et la nécessité de combiner plusieurs actions comme l'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport, l'incitation au changement de comportement ainsi que l'idée d'un travail fin sur les temps sont le point de départ de la plateforme des temps et des mobilités.

B. Lancement de la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités

1. Une délibération commune à la Métro et au SMTC

La Métro et le SMTC ont délibéré au mois de Juillet 2013 (Voir Annexe 1) afin de lancer une première phase pour la plateforme des temps et des mobilités de l'agglomération grenobloise. Cette phase dite de préfiguration doit permettre de construire les modalités de fonctionnement de la plateforme et de poser précisément les cibles d'actions prioritaires sur les temps. Cette délibération fixe les 2 enjeux majeurs pour le travail de la plateforme des temps et des mobilités.

- Le premier enjeu intitulé « atténuer les phénomènes de « pointe » de déplacement » répond directement aux problèmes de mobilité cités dans la partie précédente. Cette atténuation des pointes de déplacement en lien avec le temps consiste à étaler la pointe un peu plus tôt et un peu plus tard afin de réduire le pic et de le disperser sur une période plus longue. Un travail similaire a été réalisé à Grenoble avec les universités. Le constat était simple. Toutes les rames de tramway de la ligne B en direction du campus universitaire étaient saturées le matin avant 8h. Une analyse des emplois du temps de l'ensemble des étudiants du campus a révélé que tous les cours des 3 universités de Grenoble commençaient à 8h. Tous les étudiants du campus se retrouvaient dans le tramway à la même heure, créant ainsi une forte saturation de la ligne. Une décision a donc été prise de décaler les horaires de chaque université d' $\frac{1}{4}$ d'heure afin de diluer le flux d'élèves à l'entrée du campus. Ainsi, avec des entrées en cours à 8h, 8h15, et 8h30 les problèmes de saturation de la ligne de tram B ont disparu. L'idée de ce premier axe de travail est donc de se baser sur cette expérience pour tenter de désaturer les réseaux de transports en travaillant avec d'autres donneurs de temps.
- Le second enjeu intitulé « Mieux coordonner la ville et ses services aux nouveaux temps et rythmes des habitants et des usagers du territoire » répond aux problèmes de conciliation des différents temps de la vie. Ici, l'objectif est de permettre à chacun d'avoir accès à tous les services dont il a besoin dans le temps d'une journée ou d'une semaine et de concilier le temps contraint du travail avec les autres temps. Pour cela, les moyens d'actions sont nombreux et existe déjà

pour la plupart (télétravail, conciergeries, guichet unique ...). La difficulté réside donc dans la mise en œuvre des dispositifs et l'acceptation par les entreprises, administrations et les usagers.

Afin de lever les freins à la mise en place d'actions sur les temps, 4 axes de réflexion ont été identifiées :

- Le premier est l'observation des pratiques et des besoins. Cet axe de travail doit être la base des actions mises en place dans le cadre de la plateforme des temps et des mobilités. En effet, afin de cibler le plus précisément possible les actions à mettre en place, il est indispensable d'observer le fonctionnement spatio-temporel du territoire. Pour cela, tous les indicateurs qui prennent en compte le paramètre du temps sont utiles (voir partie 2, C). Ensuite, il est primordial de recueillir les besoins et les attentes des usagers du territoire afin de leur proposer des actions qui soient de réelles avancées pour l'organisation de leurs emplois du temps. Ainsi ce premier axe de travail est le pilier de la mise en place d'actions sur le temps et doit justifier les projets de la plateforme des temps.
- Le second axe est la sensibilisation et la communication. L'intérêt de cet axe de travail est de partager l'information et les données issues de l'axe 1 avec un maximum de personnes afin de permettre à chacun de se l'approprier et de mettre en place des actions sur les temps. En effet, la compétence temps étant partagée par tout le monde, il est primordial de diffuser un maximum d'éléments de diagnostic afin de toucher un l'ensemble des acteurs du territoire. L'objectif de cet axe de travail est aussi de sensibiliser les usagers du territoire à la problématique du temps, et de leur permettre d'adapter leurs comportements et d'utiliser un certain nombre de services à leur disposition afin d'optimiser leurs emplois du temps.
- Le troisième axe de travail est la mise en mouvement, et les expérimentations. Il doit permettre de mettre en place un certain nombre d'actions afin de résoudre un ou des dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic. Ces actions ne doivent pas forcément être pérennes et définitives mais doivent être évaluées afin de réadapter les dispositifs pour coller aux demandes des usagers. Ces expérimentations doivent ensuite permettre de diffuser les actions efficaces à

d'autres acteurs du territoire pour qu'ils puissent avoir accès aux mêmes services.

- Le quatrième et dernier axe de travail est celui de la coopération. Elle doit permettre un échange permanent avec les réseaux national et international d'acteurs qui ont mis en place des politiques temporelles. Ainsi, chacun peut se nourrir des expériences des autres que ce soit sur les méthodes de diagnostic, sur les modes de diffusion de l'information ou sur les expérimentations.

Ces axes de réflexions doivent donc guider le travail de la plateforme des temps et des mobilités afin de trouver des solutions aux 2 enjeux majeurs qui sont la question des pointes de déplacements et celle de la coordination de la ville et ces services.

La délibération de la Métro fixe donc le cadre de travail de la plateforme. Elle fixe aussi un certains nombres de partenariats pour mener à bien cette mission sur les temps.

2. Une saisine du conseil de développement de Grenoble-Alpes Métropole

Afin de recueillir les attentes et les propositions des représentants de la société civile, le conseil de développement de Grenoble-Alpes Métropole a été saisi par la Métro. Son travail a consisté à produire un rapport qui répondait à deux questions :

- Comment la plateforme des temps et des mobilités peut-elle faciliter l'organisation de la vie quotidienne des habitants ?
- Quelles sont, du point de vue des habitants, les cibles d'actions prioritaires de la plateforme des temps et des mobilités à court et moyen terme ?

Le rapport remis début 2014 a été l'un des éléments qui a permis de construire les cibles d'actions prioritaires (voir Partie 3,A). L'intérêt d'une telle contribution est de faire émerger les actions des usagers du territoire et non de les imposer par décisions de la collectivité.

3. *Un partenariat avec l'UJF, Luc Gwiazdzinski et le Master ITER*

Afin d'accompagner Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC dans la conduite du projet de préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités, un partenariat avec l'université Joseph Fourier a été signé comme le préconisait la délibération dans l'axe de travail coopération. Ce partenariat a apporté deux contributions à la Métro et au SMTC :

- La première est la présence de Luc Gwiazdzinski au sein de la plateforme des temps et des mobilités pour apporter son expérience et sa connaissance du sujet. En effet, en tant que géographe, il a orienté ses recherches sur la question des temps, de la nuit, de l'innovation et des mobilités. De plus il est à l'origine du premier bureau des temps : celui de Belfort. Il a aussi participé à la création des bureaux des temps du Rennes, du SDiTT de Montpellier et a bien d'autres expériences sur les temps. L'objectif de la Métro accompagnée par l'expertise de l'UJF est d'éviter de répéter des erreurs faites ailleurs et de construire avec lui une méthode de travail efficace pour l'agglomération grenobloise.
- La seconde contribution est celle des étudiants du master ITER sous la responsabilité du même Luc Gwiazdzinski. Le partenariat prévoyait de confier à ces étudiants un atelier sur les temps. Cet atelier ayant pour but d'apporter à la Métro des éléments de diagnostic spatio-temporels et des pistes de projet sur une thématique précise. Ainsi, le travail a porté sur l'accompagnement du nouveau réseau de bus de soirée mis en service au 1^{er} septembre 2014.

4. *Un premier chantier : « Bus de soirée »*

Dans le cadre de la délibération de lancement de la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités, un premier chantier prioritaire a été identifié : celui de l'accompagnement de la mise en œuvre de la nouvelle déserte de soirée du réseau de bus 2014. En effet, le réseau de bus de soirée va prendre une toute nouvelle forme. Les Noctibus du jeudi, vendredi et samedi qui circulaient jusqu'à minuit et dont l'utilisation était en perte de vitesse vont être remplacés par le réseau Chrono qui circulera lui

jusque à 1h30 du matin sur 10 communes de l'agglomération et cela toute l'année et tous les jours de la semaine.



Figure 10: Ligne Crono de soirée, Source: Pierre Alexandre Mertal

Cela donne une toute nouvelle dimension aux transports en commun de soirée. En effet, au-delà du territoire couvert qui sera bien plus grand, le réseau de soirée couvrira les horaires de nombreuses activités nocturnes que ne couvrait pas le réseau Noctibus : les bars de nuit qui ferment à 1h du matin, la dernière séance de cinéma qui finit après minuit ou certains restaurants dont le dernier service se finit aussi après minuit. Enfin, le fait que le réseau de soirée ne soit pas uniquement en service 3 soirs par semaines mais tous les jours permet aussi de cibler un public de travailleur en horaires décalés.

Une commande a donc été passée aux étudiants de première année du master innovation et territoire : « Qui sont les potentiels utilisateurs du nouveau réseau de soirée, où sont les lieux de vie qui sont dans la zone de chalandise de ce réseau, et comment rendre visible et sensibiliser les usagers du territoire à cette nouveauté ? »

La réponse à cette commande a donné plusieurs résultats très intéressants :

- Le diagnostic des activités de soirée ainsi que de la visibilité et de l'attractivité des futurs arrêts de bus Chrono en soirée. Il existe donc à Grenoble et dans l'agglomération plusieurs « oasis de vie nocturne » qui seront desservies par le nouveau réseau de soirée. L'idée est donc de donner aux établissements de ces lieux de vie un rôle d'ambassadeurs pour la promotion du réseau de nuit afin d'informer leur clientèle qu'ils ont la possibilité de venir et de repartir de leur établissement via un réseau de transport en commun performant. Ensuite, un recensement de l'ensemble des points d'arrêt du futur réseau a permis de pointer du doigt certains arrêts qui présentent des caractéristiques peu attractives comme l'obscurité, l'absence de présence humaine à proximité ou la dégradation de l'environnement immédiat de l'arrêt. Cela donne de bonnes pistes de projet

pour donner plus de visibilité au réseau et attirer plus de clients dans les bus. Par exemple un travail sur un traitement qualitatif de l'espace public autour des arrêts avec des lumières de qualité, des informations lisibles ou de la présence humaine autour des arrêts. Ce type de projet pourrait être intégré dans le projet « Chrono Augmenté ». De plus avec la prise de compétence voirie au 1^{er} janvier 2015, la question de l'espace public et de la lumière pourraient être directement traitée par les services de la Métro.

- Des propositions d'évènements sont aussi issues de ce travail. Partant du constat de départ que la nouveauté de ce réseau nécessitait un ou des événements inauguraux, le travail a débouché sur l'évènement « altern'active nocturne ». Le concept de l'évènement est de faire traverser l'agglomération de nuit aux usagers via le nouveau réseau de soirée. L'objectif est que les personnes présentes soient des acteurs de la traversée et qu'ils s'approprient le réseau pour pouvoir ensuite l'utiliser. Ces traversées animées de manière ludiques seront ponctuées d'installations éphémères qui permettront aux participants d'entrer en interaction avec leur environnement. Ces événements auront lieu en octobre 2014.

D'autres actions ont aussi été mises en place pour favoriser une utilisation « massive » du nouveau réseau de soirée :

- Un tarif combiné Bus + Cinéma afin de favoriser la venue au cinéma via les bus vers le centre-ville,
- Une communication globale et à grande échelle sur le réseau de bus 2014 qui informe les usagers des nouvelles lignes mais aussi de la nouvelle amplitude horaire.

L'ensemble de ces projets ont pour but de favoriser une utilisation du nouveau réseau de bus de soirée et de permettre à tous les habitants de l'agglomération d'explorer un temps souvent délaissé à Grenoble : Celui de la soirée et de la nuit

Comme cela est mentionné dans la délibération du 5 juillet 2014, les travaux de la plateforme des temps et des mobilités doivent se baser sur des observations concrètes.

Pour cela un travail d'observation spatio-temporel a été lancé afin d'appréhender le territoire de la Métro sous un nouvel angle.

C. La nécessité d'un socle d'observation des pratiques et des besoins

A la différence d'un diagnostic classique que l'on peut réaliser lors d'un projet urbain ou d'un projet d'aménagement du territoire et qui prend en compte l'état du territoire à un instant précis, la difficulté du diagnostic spatio-temporel est de réussir à prendre en compte les différents temps d'un territoire et leur enchaînement. Comment fonctionne le territoire de la Métro au fil d'une année en fonction des saisons ? Comment fonctionne le territoire en fonction des spécificités de chaque jour de la semaine ? Comment fonctionne-t-il en fonction des heures de la journée ? Toutes ces questions nécessitent de trouver de nouveaux indicateurs et de nouveaux moyens de les représenter.

1. Innover pour comprendre et représenter le fonctionnement spatio-temporel de la Métro

a. Quels indicateurs ?

Que ce soit pour les questions d'habitat, de transport, d'emploi, etc. les indicateurs pour diagnostiquer un territoire sont toujours les mêmes et sont aujourd'hui connus. Cependant, les indicateurs pour comprendre le fonctionnement temporel d'un territoire sont beaucoup moins évident. Dans les cadres de l'observation du territoire pour les besoins de la plateforme des temps il a fallu détourner des indicateurs existants et en inventer des nouveaux.

Les indicateurs du fonctionnement spatio-temporel des réseaux routier de l'agglomération :

La première phase du diagnostic a consisté à utiliser les données transport qui étaient « horodatés » et d'en faire des indicateurs spatio-temporels. Les données de l'enquête ménage déplacements ont donc permis de repérer les volumes de déplacements en fonction des heures de la journée et en fonction des différents motifs de déplacements. Cela a permis d'observer que les pointes de déplacements ne sont pas présentes à la même heure en fonction du mode de déplacement. En effet, la pointe dans les transports en commun se situe entre 7h et 8h alors que pour la voiture elle se situe plutôt de 8h à 9h. D'autres observations importantes ont été faites grâce à ce traitement de l'EMD notamment que 20% des déplacements en vélo étaient fait entre 19h et 5% du matin. Cela s'explique par une faible offre de transport en commun dans ces horaires là et une grande flexibilité offert par l'utilisation du vélo que ce soit en terme de trajets et

en terme d'horaires. Ensuite l'EMD permet d'observer l'évolution de la part modale en fonction des heures de la journée : Ainsi, si le nombre de déplacements en voiture est supérieur à celui des autres modes de déplacements toute la journée, on observe que c'est avant 7h et après 19h que la marge de progression est la plus grande pour les transports en commun, le vélo et la marche.

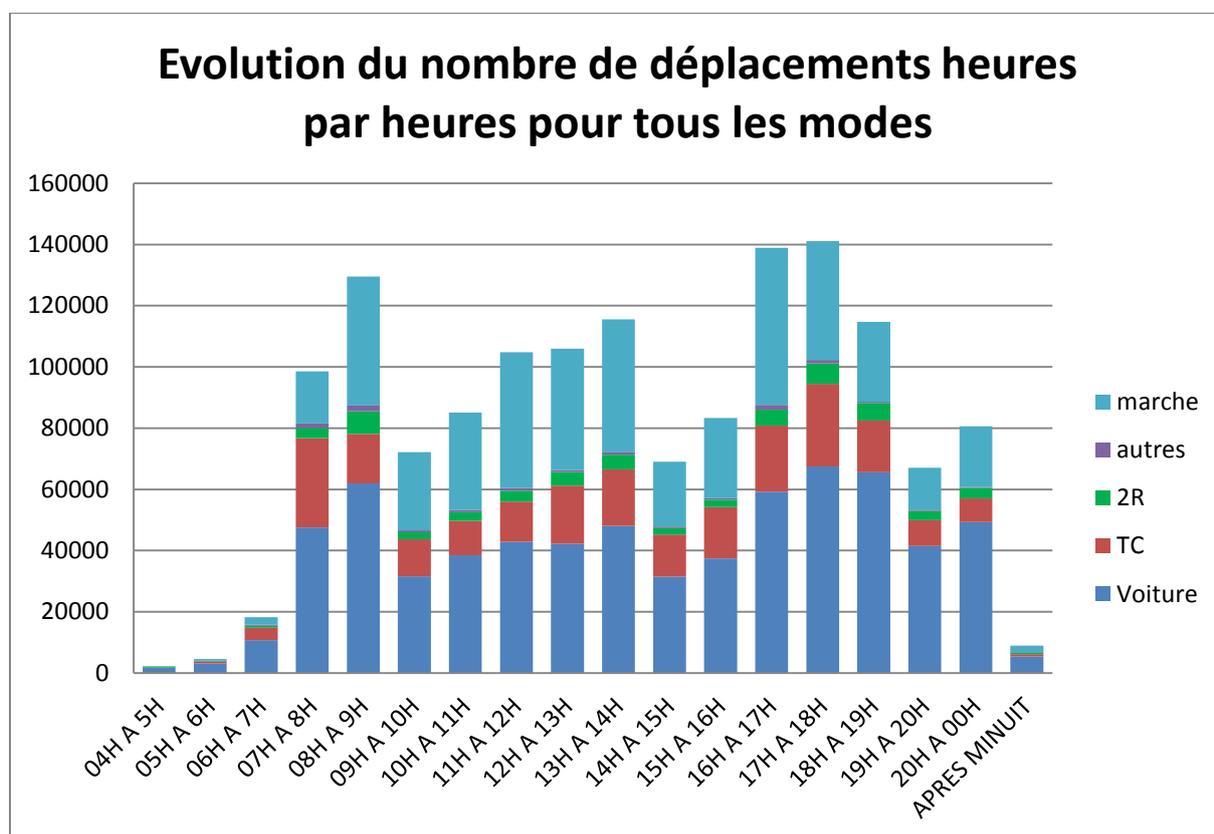


Figure 11: Graphique de l'évolution du nombre de déplacements heures par heures, source: EMD 2010

L'observation des comptages routiers ont aussi permis d'observer l'évolution spatio-temporelle des flux de véhicules : Ainsi, au-delà de la localisation des pointes de déplacements, nous avons observé que plus la section sur laquelle se trouvait le compteur était loin de la ville centre, plus la pointe de déplacements était située tôt le matin. Cela montre que les territoires périphériques sont bel et bien dans un fonctionnement en réseau avec l'emploi et les services dans le cœur de Grenoble et non pas dans un fonctionnement de proximité où les emplois et les services se trouvent au même endroit que l'habitat. Ces territoires périurbains se « réveillent » donc plus tôt et passent plus de temps dans les déplacements domicile-travail.

Ces comptages ont aussi permis d'observer le fonctionnement du territoire au mois d'août. Si le volume total de véhicule est plus faible que le reste de l'année, certaines tranches horaires et certaines routes voient leur volume de véhicule augmenter par rapport aux périodes scolaires. Cela ce produit notamment sur les routes d'accès aux massifs dans les tranches horaires 12h/14h et en fin d'après-midi. Cela montre donc un autre fonctionnement du territoire pendant les vacances scolaires par rapport aux jours de semaine hors vacances.

Enfin, l'analyse des comptages routiers entre 2002 et 2013 montre le début d'un étalement de la pointe du matin. Cet étalement est certainement le résultat d'une adaptation des usagers automobiles afin de ne pas se retrouver bloqués dans l'hyper pointe du matin.

Un indicateur du fonctionnement temporel des activités de logistique urbaine :

La modélisation Freturb (modélisation et simulation du transport de marchandises en ville) a elle permis d'observer le fonctionnement de l'agglomération d'un point de vue des activités logistiques. En effet, on y observe un pic de livraisons entre 8h30 et 11h. Cette concentration d'activité est corrélée à la pointe de déplacement du matin sur le réseau routier de l'agglomération. Ainsi, afin de répondre à la question des pointes de déplacement, il est intéressant de considérer le transport de marchandises en ville afin de désynchroniser les livraisons des déplacements domicile-travail/étude.

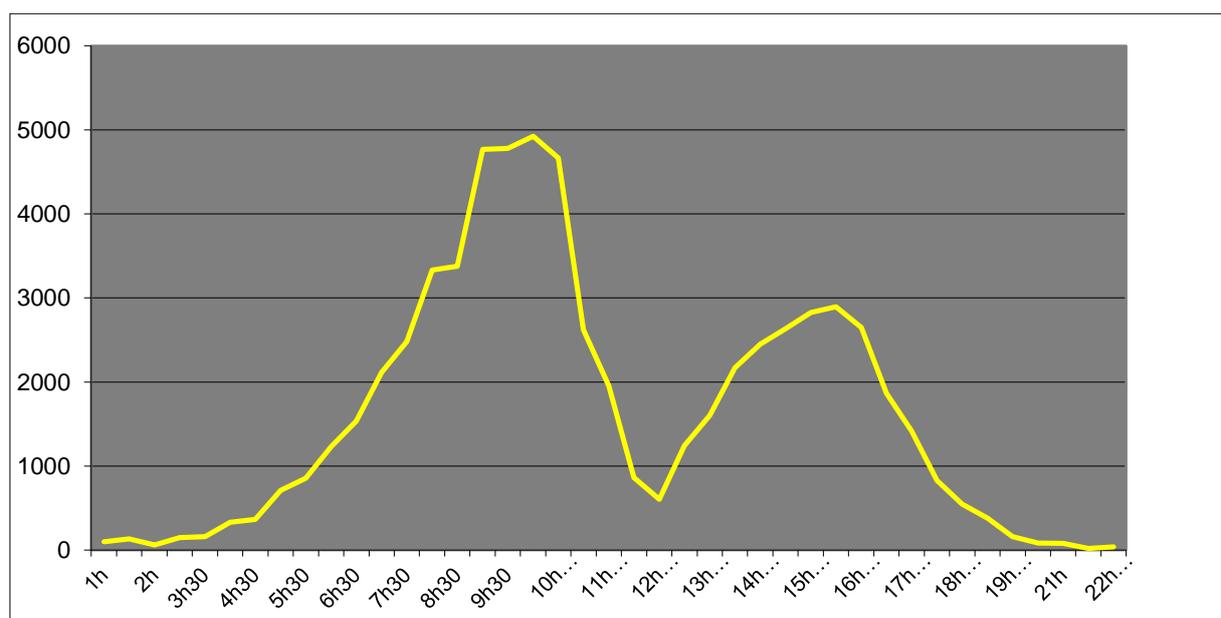


Figure 12: Simulation du nombre d'opérations de livraisons, Source FRETURB

Les indicateurs spatio-temporels liés à la distance et au temps de déplacements :

Afin de considérer les déplacements d'un point à un autre (dans ce cas précis d'une zone issue du découpage du model Davisum - modélisation théorique des déplacements dans l'agglomération - vers le centre-ville de Grenoble) d'un autre point de vue que celui de la distance, nous avons choisi de regarder le temps de déplacement pour atteindre le centre-ville. Ainsi, pour les seuls transports en commun, il est possible d'observer que la distance du déplacement n'est pas corrélée au temps de ce même déplacement. Cela permet de se rendre compte des inégalités d'accès aux transports en commun entre les différents territoires.

Ensuite, afin d'observer le temps passé dans les déplacements en fonction de la zone d'habitation, nous avons observé grâce à l'EMD de 2010 le temps moyen passé dans les déplacements pour les habitants d'un même EPCI. Les résultats permettent de se rendre compte qu'en moyenne les habitants du Vercors passent 71 minutes à se déplacer chaque jour. A l'opposé, les habitants de Bièvre-Valloire ne passent que 49 minutes à se déplacer et enfin les habitants de l'agglomération grenobloise passent eux 59 minutes à se déplacer chaque jour. Ces différences peuvent s'expliquer par le fait que la majorité des habitants du Vercors travaillent dans le périmètre de la Métro. Ainsi, la distance des déplacements domicile-travail et l'utilisation des réseaux de transport congestionnés dans l'agglomération grenobloise rendent le temps de déplacement plus long que pour d'autres habitants. Pour les habitants de Bièvre-Valloire, le temps de déplacement journalier moyen est plus faible car ce territoire possède un bon équilibre entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants. De plus, ce territoire est plus tourné vers le nord-Isère que vers Grenoble. Ainsi, les habitants font des déplacements plutôt courts et ne subissent pas la congestion des réseaux routiers.

Les indicateurs temporels des activités quotidiennes des habitats de la Métro :

Afin de comprendre le fonctionnement temporel des activités pour une journée type dans l'agglomération grenobloise, nous avons utilisé les données de l'EMD de 2010. Un traitement spécifique du CETE de Lyon permet d'observer l'évolution de l'activité des personnes au cours d'une journée au fil des heures. Le premier enseignement que nous pouvons tirer de ce travail est que la journée se structure bien autour de l'activité travail/étude. En effet, cette activité représente la majeure partie du temps disponible

dans une journée et cela pour la majorité des habitants de l'agglomération. Les autres activités viennent ensuite s'agréger autour du travail/étude. Ainsi il est possible d'observer que les temps d'accompagnement (des enfants notamment) se situent en amont et en aval du temps de travail du matin, et de l'après-midi. Pour ce qui est de ce temps d'accompagnement, il faut surtout noter qu'il est plus marqué dans l'emploi du temps des femmes de l'agglomération. Le temps du loisir est lui beaucoup plus marqué chez les hommes et il est plutôt situé après le travail en fin d'après-midi. A l'opposé, le temps des achats est plus marqué chez les femmes et se situe la aussi après le travail en fin d'après-midi.

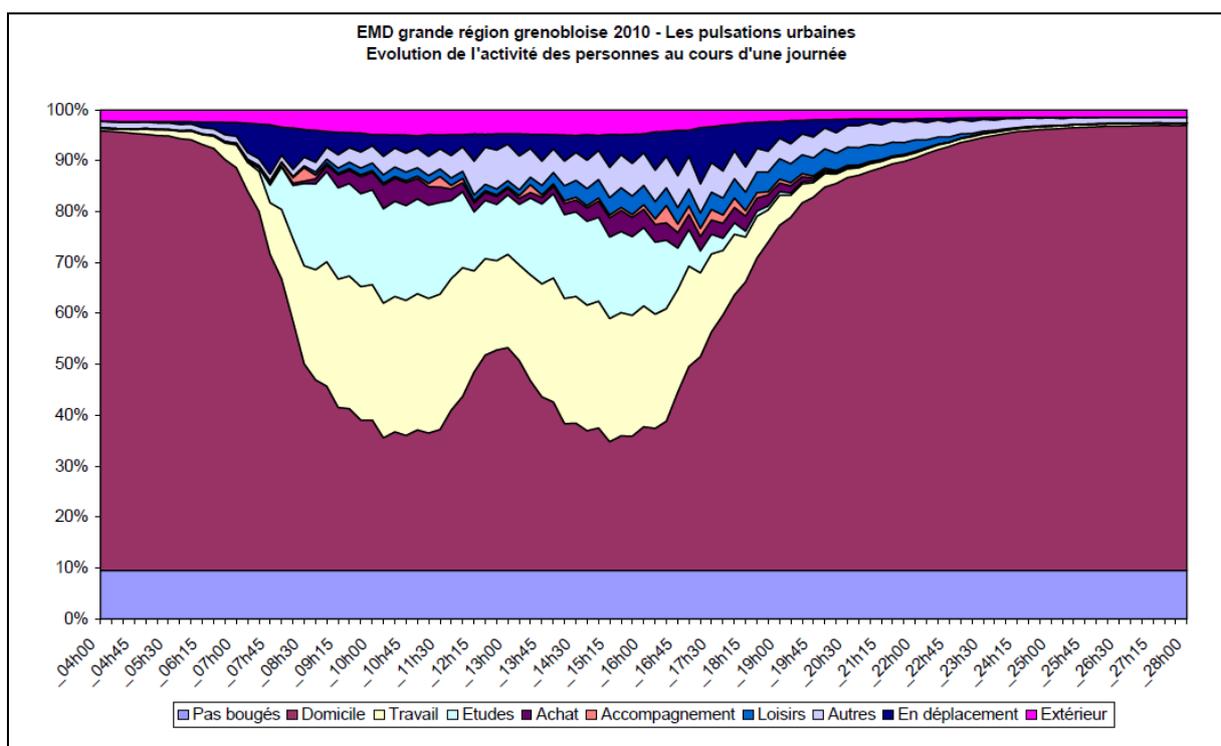


Figure 13: Pulsations urbaines, Evolution de l'activité des personnes, Source: EMD 2010

Ce traitement des données EMD permet aussi de localiser les habitants par zones (découpage prédéfini pour l'EMD) en fonction de l'heure de la journée. Cela montre le sur plus de population par rapport à une situation initiale où chaque habitant de l'agglomération se trouve chez lui. Ainsi, on observe que certaines zones se vident pendant la journée et que d'autres se remplissent comme le centre-ville de Grenoble, les 3 polarités, ou encore le site de Crolles.

Afin d'affiner ces analyses, un travail de relevé horaires des activités de l'agglomération a été fait. Il permet d'observer à quelles heures ferment les différentes activités du

territoire et ainsi de repérer des lieux de vie en soirée notamment. Ce travail montre que la grande majorité des établissements ferment à 19h00 ce qui coïncide bien avec l'EMD qui montre que 80% de la population est chez elle à 19h30.

Un indicateur temporel de l'activité en centre-ville de Grenoble :

Grâce aux différentes observations, le centre-ville de Grenoble est apparu comme un lieu de vie nocturne. Afin de connaître son fonctionnement plus précis, nous avons utilisé les capteurs de bruit mis en place par la ville de Grenoble. Les données montrent que le bruit cesse brusquement après 1h du matin, heure de fermeture des bars de nuit. Il sera intéressant d'observer l'évolution de cet indicateur puisque depuis Novembre 2013 les bars de Grenoble ont une autorisation d'ouverture jusqu'à 2h du matin.

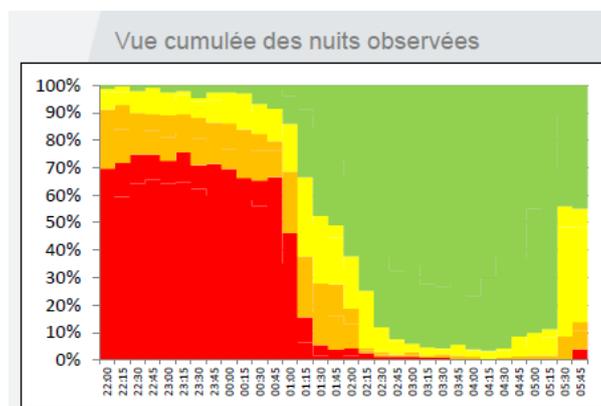


Figure 14: Sono-vigilance rue brocherie, Source: Ville de Grenoble

Tous ces indicateurs nous permettent déjà de comprendre un peu mieux le fonctionnement spatio-temporel de notre territoire. Cependant, certains d'entre eux gagneraient en lisibilité s'ils étaient représentés de manière spatiale.

b. Quelles représentations ?

S'il est facile de représenter une donnée géographique sur une carte classique ou de représenter une donnée de temps dans un graphique, il est beaucoup moins aisé de combiner les 2 données sur une même représentation. La solution que nous avons choisi d'explorer et celle de la carte évolutive. En représentant plusieurs cartes avec la même donnée et le même type de représentation à différents moments de la journée, de la semaine, etc. il est possible d'animer le territoire et d'observer son évolution en faisant défiler les cartes.

Cela permet par exemple de créer la carte des pulsations du territoire où l'on peut observer les zones qui se vident de leurs habitants pendant la journée et celle qui se remplissent.



Figure 15: Pulsations urbaines de la RUG, Source: EMD 2010, CETE Lyon

Nous avons utilisé le même procédé pour la carte des horaires d'ouverture des équipements du territoire. Ainsi en créant une carte pour chaque heure de la journée, on observe facilement que le territoire se « ferme » en quasi-totalité entre 18h et 19h et qu'il ne reste que quelques « oasis de vie » dans le centre-ville de Grenoble, dans le nouveau centre d'Echirolles, etc. Cela permet aussi d'observer la corrélation entre le nouveau réseau de soirée et l'ouverture de certains équipements à proximité des lignes. Il serait intéressant d'observer l'évolution des horaires d'ouverture le long de ces lignes de transports en commun après quelques mois, quelques années de mise en service du nouveau réseau afin de comprendre si le passage d'un bus ou d'un tram a un impact sur l'ouverture des équipements.

Afin de représenter les temps de déplacements en transport en commun vers le centre-ville de Grenoble depuis l'ensemble du territoire, le choix de l'anamorphose a permis d'observer la contraction du territoire pour les zones du territoire fortement connectées aux transports en commun et inversement, la dilatation de certaines zones qui elles sont peu connectées au réseau de transport en commun.

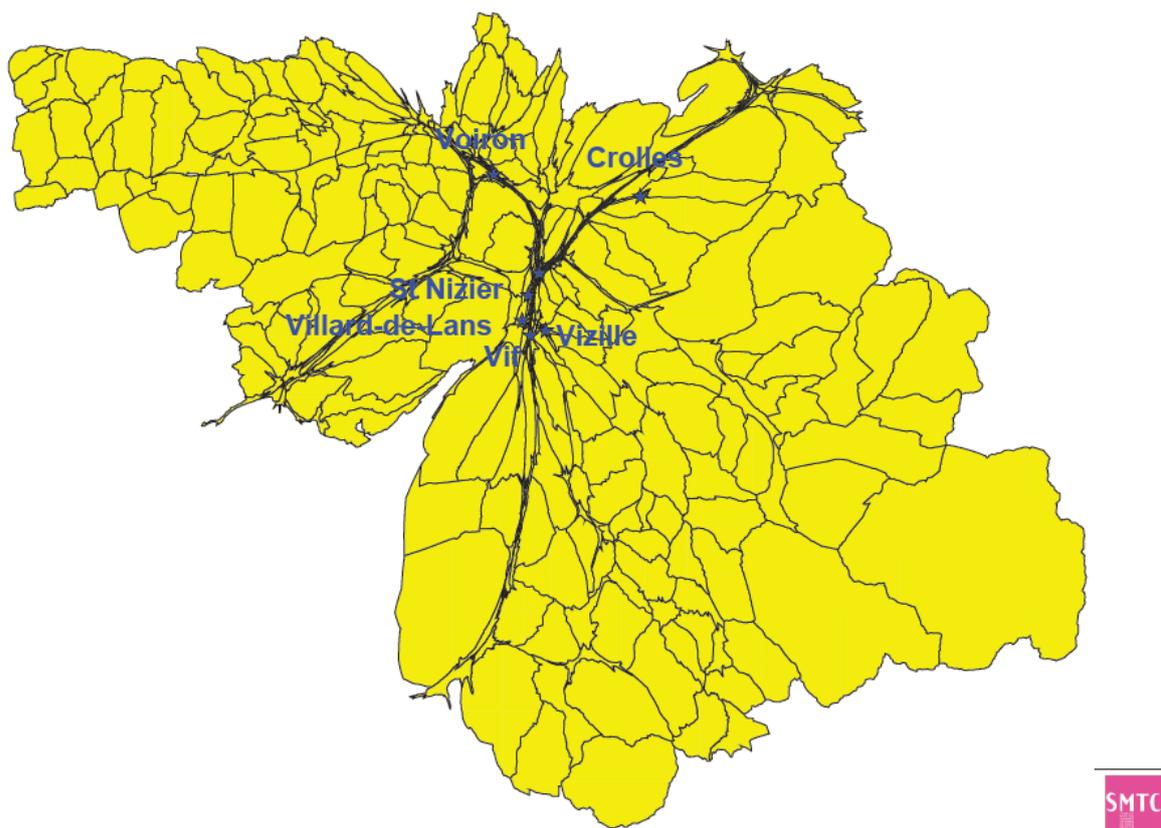


Figure 16: Anamorphose des temps de transport en TC vers le centre-ville de Grenoble, Source: Visum

2. Comprendre les besoins et les attentes des usagers du territoire

Le dernier volet de l'observation est celui des pratiques et des besoins. En effet, la priorité est de comprendre quelles sont les difficultés des usagers pour concilier les différents temps qui rythment leurs journées. Pour cela, la principale source d'information a été et sera les différents rendez-vous de la plateforme des temps et des mobilités où l'un des objectifs est de faire émerger des pistes de travail en fonction de la demande des citoyens.

La contribution du conseil de développement de Grenoble Alpes Métropole a aussi été une source d'observation des demandes habitantes puisque un questionnaire Web a permis de laisser s'exprimer de nombreuses personnes sur la question des temps.

Pour améliorer l'observation des pratiques et des demandes, plusieurs méthodes pourraient s'avérer utiles :

- Un travail d'enquête pour cibler les demandes des usagers pour un service précis ou un temps précis, afin de pouvoir proposer des réponses spécifiques à chaque besoin.
- Un suivi GPS d'individus corrélé à une feuille de route pour expliquer les problèmes rencontrés tout au long de la journée et tout au long de leurs déplacements, et ainsi faire ressortir les difficultés réelles liées à la conciliation « vie privée » et « vie professionnelle ».
- L'utilisation des données GPS contenues dans les Smartphones afin d'observer les grandes masses de mobiles et mieux comprendre les générateurs de déplacements et les grands flux. Cela pourrait permettre de mieux organiser le réseau de transport en commun afin de toucher une plus grande part de la population.
- Enfin, un travail avec des groupes d'usagers pourrait permettre de faire émerger les freins au changement de comportements et ainsi de pouvoir se focaliser sur les leviers d'actions qui ont une chance de porter leurs fruits.

C'est ainsi que les premières pierres d'une politique temporelle ont été posées : L'émergence au sein d'ateliers de concertation dans le cadre du nouveau PDU, le lancement par délibération début juillet 2013 avec l'aide du conseil de développement et d'un expert des temps, et enfin un travail d'observation afin d'appréhender le territoire d'une façon nouvelle.

Partie 3 : Des thématiques d'actions qui obligent à des partenariats multiples

Dans cette troisième partie, l'objectif est de se projeter dans l'action. Pour cela, la présentation des processus d'émergence des chantiers d'actions prioritaires permettra de faire le tour de l'ensemble des sujets sur lesquels la plateforme des temps et des mobilités s'est engagée à travailler. Ensuite, nous verrons quels sont les acteurs clés à mobiliser afin de mener à bien certains projets de la plateforme. Enfin, nous verrons comment la plateforme des temps et des mobilités pourrait passer d'une phase de préfiguration à une phase opérationnelle afin qu'elle produise un impact réel dans la vie des citoyens.

*« Avec le temps...
Avec le temps, va, tout s'en va »
Léo Ferré, Avec le temps*

A. L'émergence des chantiers d'action prioritaire

A partir des deux grands enjeux fixés par la délibération du conseil communautaire, l'un des objectifs de la première phase était de faire émerger plusieurs chantiers d'actions prioritaires. Le comité technique de la plateforme des temps et des mobilités a permis de mener à bien ce travail.

1. Un comité technique très large pour toucher tous les acteurs de la ville

Le comité technique de la plateforme des temps et des mobilités s'est réuni pour la première fois le 18 octobre 2013. Il n'était composé que d'une dizaine de personnes issues des services de la Métro, des conseils de développement et des universités grenobloises. Ce comité technique a conclu à l'indispensable élargissement de ce groupe de travail afin de sensibiliser et de mettre autour de la table un maximum d'acteurs de la ville. L'objectif est de ne pas "enfermer" les réflexions temporelles au sein de la collectivité, mais de les partager, dès le lancement de la démarche, avec un maximum de personnes. Pour cela un comité technique élargi a été construit. Il est constitué des collectivités partenaires (SMTC, Conseil général de l'Isère, Région Rhône-Alpes, Pays Voironnais, Grésivaudan, parcs naturels...), des communes de l'agglomération, des chambres consulaires, des grandes administrations (Rectorat, universités, hôpitaux...), des entreprises, d'associations de commerçants, de la Semitag et du conseil de développement de l'agglomération grenobloise. Au fil du temps, ce comité technique s'est élargi en fonction des thématiques de travail.

Le premier comité technique élargi du 13 décembre 2013 a permis de partager les premiers éléments de diagnostic avec l'ensemble des partenaires, et de leur exposer les premières pistes de travail issues du « rendez-vous » de la fabrique du 9 octobre 2013 (temps de débat organisé par la Métro qui avait pour thème « le temps ») et du rapport du conseil de développement. Ensuite, un tour de table a permis de faire émerger les premières pistes de travail et d'enregistrer toutes les demandes venues des partenaires.

Les comités techniques qui ont suivi se sont organisés sur le modèle suivant :

- Un point sur l'avancement des réflexions autour des chantiers d'action prioritaires afin de partager les connaissances et les projets avec l'ensemble des partenaires de la plateforme des temps et des mobilités et de recueillir les avis.
- Puis une table ronde autour d'un sujet spécifique qui sera traité par la plateforme. Ce temps est l'occasion d'inviter de nouveaux partenaires afin de les sensibiliser au sujet des temps et de recueillir leur expertise sur des sujets importants.

Un certain nombre de sujets ont déjà été traités lors de ces comités techniques :

- « Tiers lieux, télétravail, conciergerie : quelles organisations, quels services pour une meilleure articulation entre vie professionnelle et vie privée ? » Cette première table ronde a été l'occasion de faire intervenir des gérants de conciergeries et de tiers lieux (cowork) aux questions de temps. Aussi, cela a permis de comprendre à quels besoins répondent leurs services, à quels usagers ils s'adressent et quelles sont les perspectives d'intégration de ces concepts aux projets sur les temps.



Figure 17: Second comité technique de la plateforme des temps sur les tiers lieux et les conciergeries, Source: Luc Gwiazdzinski

- « Mobilité de soirée : insécurité et sentiment d'insécurité. » Cette seconde table ronde avait pour but de comprendre quels sont les éléments qui créent le sentiment d'insécurité, quels sont réellement les lieux où il existe des problèmes liés à la sécurité dans l'agglomération et de faire émerger des pistes de projets afin de traiter au mieux la question de la sécurité dans les transports en commun de nuit. Pour cela nous avons sollicité de nouveaux partenaires afin qu'ils apportent leur expertise sur le sujet et que nous partageons avec eux les premiers éléments de travail de la plateforme des temps et des mobilités. Ainsi, les forces

de l'ordre (police nationale, gendarmerie, police municipale), les pompiers, un conducteur de Noctibus et Jean-Charles Froment (spécialiste de la question de l'insécurité et directeur de l'Science Po Grenoble) ont pris part à la table ronde.

Chaque rencontre du comité technique est l'occasion de « creuser » certains sujets importants mais surtout d'élargir le panel des partenaires afin de diffuser un maximum d'information. Ainsi, cela permettra de remobiliser les personnes compétentes sur chaque sujet lors du passage à l'opérationnel.

Ce travail en comité technique ainsi que les travaux du conseil de développement et du rendez-vous de la fabrique ont permis de faire émerger 5 chantiers d'action prioritaires

2. L'émergence des 5 chantiers d'actions prioritaires

a. Des horaires plus adaptés aux besoins

L'objectif de ce chantier est de simplifier l'accès aux ressources de la ville (services/équipements/commerces) en dehors des « heures de bureau » pour pallier les impasses organisationnelles des familles. Pour cela, deux approches complémentaires sont possibles :

- La première consiste à l'élargissement des horaires d'ouvertures afin de donner aux usagers un maximum d'opportunités d'accéder aux ressources dont ils ont besoins. Cette approche pose cependant de nombreuses questions : Quels sont les moyens financier des collectivités ou des équipements privés afin d'ouvrir plus largement leurs services ? Quels seraient les impacts sur les personnes qui travailleraient en horaires décalés et comment accepteraient-elles de travailler plus tôt le matin, plus tard le soir ou entre midi et 2 heures ? Enfin, quels sont les leviers pour la collectivité afin de faire modifier les horaires d'un établissement privé ?
- La seconde consiste à développer des services dématérialisés et des dispositifs de guichets uniques à l'échelle de l'agglomération afin de permettre aux habitants du territoire de ne pas perdre de temps dans les déplacements pour réaliser certaines démarches. Cette approche pose aussi des questions importantes : Quel

impact d'une dématérialisation des services sur l'emploi ? Quelles possibilités pour la création de guichets uniques ou de services décentralisés avec la nouvelle métropole et ses nouvelles compétences ?

Ce premier chantier d'action prioritaire répond exclusivement au premier axe de travail fixé dans la délibération qui est d'adapter la ville et ses services aux nouveaux temps et rythmes des individus.

b. L'étalement de l'hyper-pointe

L'objectif de ce second chantier est de réduire la congestion en évitant que toutes les fonctions se superposent au même moment (déplacements domicile-travail/études, livraisons, ramassage des ordures, etc.) et que les usagers se déplacent aux mêmes heures. Pour cela plusieurs leviers sont possibles. (L'exemple du décalage des horaires des universités pour étaler l'hyper-pointe sur la ligne B du tramway il y a quelques années répond à cette problématique et est un bon exemple à suivre.) Un travail sur les horaires des écoles, des collèges, des lycées, des grandes entreprises pourrait permettre d'obtenir des résultats sur l'étalement des pointes de déplacements. De plus, la gestion de ces pointes notamment dans les transports en commun demande des moyens très lourds (300 véhicules en même temps) alors qu'une pointe plus étalée pourrait permettre une « débauche » de moyens plus faible.

Ce second chantier est celui qui correspond au deuxième axe de travail fixé par la délibération qui est l'atténuation des pointes de déplacements.

c. Tiers lieux et nouvelles formes d'organisation du travail

Ce troisième chantier a lui pour objectif de permettre à chacun de mieux concilier « vie privée » et « vie professionnelle », de simplifier l'organisation de la vie quotidienne et de réduire à la source les déplacements pendulaires domicile/travail (en nombre et en distance). Ce chantier est très fortement lié aux questions de ressources humaines et plus précisément aux horaires et au temps de travail. La question du télétravail sous toutes ses formes et la question des « horaires flexibles » de travail sont au cœur du débat. Mais la question principale, pour la Métro, est de savoir quel rôle peut jouer la collectivité dans ce chantier. Outre la possibilité de montrer l'exemple en matière de

télétravail et d'organisation des horaires, comment la collectivité peut-elle agir sur cette question ?

Avec ce chantier, les 2 enjeux inscrits dans la délibération sont traités : La question des pointes avec la réduction des déplacements pendulaires et la question de l'adaptation de la ville aux nouveaux rythmes avec la possibilité de concilier plus facilement la « vie privée » et la « vie professionnelle » pour les travailleurs.

d. Une information en temps réel

Le chantier de l'information en temps réel vise à permettre aux usagers de faire le « bon choix » de leur mode de déplacement, de leur itinéraire et de leur heure de départ, en tenant compte de la situation des réseaux et de l'offre de services en temps réel. Pour cela, le calculateur d'itinéraire de station mobile et du conseil général de l'Isère existe mais leur fonctionnement ne répond pas toujours aux besoins des usagers. Le développement d'un réseau d'information sur le territoire et d'un outil de type application mobile semble indispensable.

Ce chantier vise donc à l'atténuation des pointes de déplacements en invitant les usagers à ne pas utiliser les infrastructures déjà saturés, mais aussi à d'adapter leur comportement pour ne pas perdre de temps dans les déplacements et ainsi mieux concilier leur « vie professionnelle » et « vie privée ».

e. Un atelier de prospective « temps et territoire »

Ce dernier chantier est moins opérationnel que les précédents. L'objectif est d'engager une réflexion afin de repenser le territoire avec comme clef de lecture « le temps ». Cet atelier pourrait mener à une nouvelle façon de concevoir les projets urbains, les bâtiments, et plus globalement la ville. Il pourrait aussi mener à une réflexion sur les temps collectifs et une nouvelle manière de « faire société ».

Ces 5 chantiers d'actions prioritaires sont le point de départ de l'action pour la plateforme des temps et des mobilités. Les compétences liées au temps étant éclatées entre les acteurs publics et privés, le premier levier d'action est celui de l'information et

de la sensibilisation des acteurs concernés afin de les inciter à se lancer dans des projets sur le temps.

B. La mobilisation des acteurs locaux

1. Les gestionnaires de tiers lieux et de conciergeries d'entreprises

Comme il est précisé dans la partie précédente, les comités techniques ont été l'occasion de mobiliser les acteurs autour de différents sujets. Ainsi, la première table ronde a permis de travailler avec 2 gestionnaires de conciergerie et 2 gestionnaires de coworking. Ce travail a permis une meilleure compréhension des enjeux pouvant lier les conciergeries et les coworking avec la thématique du temps. Ainsi, les enjeux sont les suivants :

- Les conciergeries permettent aux usagers d'acheter des services afin de gagner du temps. Ainsi, ce temps gagné peut être réaffecté au temps professionnel ou aux différents temps personnels (loisirs, etc.). Nous pourrions qualifier ce service de « tiers-temps » par analogie aux tiers lieux. En effet ce temps n'est ni notre temps personnel, ni notre temps professionnel mais le temps d'un tierce personne que nous utilisons à des fins personnelles.
- Les tiers-lieux sont à la fois des lieux de travail qui peuvent être proches du domicile et donc permettre à des personnes de faire du télétravail mais aussi des lieux où se créent des communautés de travailleurs indépendants qui viennent chercher un cadre propice à l'innovation et à l'échange. Le tiers-lieu revêt donc 2 intérêts par rapport au temps : Des lieux de travail proche du domicile et des lieux où se créent des temps collectifs autour de l'innovation.

Ces enjeux nous permettent d'aller vers des pistes d'actions où la collectivité possède un rôle plus ou moins important :

- En ce qui concerne les conciergeries, le rôle de la collectivité pourrait être de proposer des lieux où s'installer, comme par exemple dans les pôles d'échange. Cette action est proposée dans le « plan d'action pour une logistique urbaine durable » qui est aujourd'hui l'un des projets phare pour la Métro et le SMTC. La collectivité pourrait aussi s'attacher les services d'une conciergerie afin d'expérimenter le dispositif et permettre son développement dans l'agglomération. La conciergerie pourrait ensuite être mutualisée avec d'autres collectivités ou entreprises privée afin de toucher un maximum de personnes.

- Le rôle de la collectivité pour le développement des espaces de coworking pourrait être de mettre à disposition des investisseurs des locaux avec un faible loyer. En effet, le poste de dépense principal d'un tiers-lieux est le loyer ce qui ne permet pas de rendre le modèle économique viable pour l'investisseur. La collectivité pourrait aussi imaginer un plan de développement des tiers lieux sur le territoire de l'agglomération. Le choix de lieux d'implantation attractifs et répondant aux problématiques pourraient mener à la création d'un réseau d'espace de coworking comme cela existe déjà à Amsterdam avec les « Smart Work Centers ». Ainsi, les habitants de l'agglomération pourraient trouver des lieux pour « télé-travailler » proche de chez eux. De plus, cela créerait une forte émulation dans les milieux de l'innovation grenoblois.

La question des tiers lieux et des conciergeries est une question importante qui pourrait être un projet phare de la plateforme des temps et des mobilités. Le projet pourrait être accompagné par la CCI et les gestionnaires des tiers lieux et des conciergeries afin de le co-construire et de stimuler au maximum l'économie de l'agglomération. Il pourrait déboucher sur un « schéma territorial des tiers lieux et des conciergeries d'entreprises ».

2. Les acteurs de la sécurité

Le second comité technique a été l'occasion de réunir les acteurs de la sécurité afin de travailler avec eux sur la question de l'insécurité et du sentiment d'insécurité dans les déplacements de soirée. Ce travail a permis de mieux comprendre différents enjeux liés à ce sujet :

- Premièrement, le sentiment d'insécurité est lié à 3 éléments déterminants :
 - Un état subjectif de vulnérabilité lié à l'âge, au sexe ou à une précarité socio-économique.
 - Les signes extérieurs de désordre (bruit, saleté, tags, dégradations, regroupements, identification de traces de drogues ...).
 - La diminution des liens sociaux et la solitude.
- Les dispositifs liés à la sécurité sont aujourd'hui bien développés avec une coordination des différentes forces de police nationale et municipale, la

gendarmerie et les agents de sûreté de la Semitag. L'enjeu actuel en lien avec la sécurité de nuit est d'organiser de manière efficace le dispositif pour le nouveau réseau de soirée afin de ne pas décourager les usagers à utiliser ce service.

- Enfin, toutes les études montrent que la vidéosurveillance n'a pas d'effet sur le sentiment de sécurité des usagers et qu'elle ne répond pas aux enjeux de la sécurisation.



Figure 18: Rencontre avec les acteurs de la sécurité, Source: Nicolas Rabier

Ainsi un certain nombre de pistes d'actions peuvent être retenues pour améliorer la situation en terme de sécurité afin d'attirer un maximum de personnes dans le nouveau réseau et notamment en soirée :

- Afin de réduire le sentiment d'insécurité, l'objectif est de travailler sur les 3 éléments déterminants qui le créent : Ainsi, il serait possible de travailler sur les signes extérieurs de désordre en ne laissant pas se dégrader les lieux publics aux abords des arrêts de transport en commun et dans les véhicules, mais aussi de travailler sur les liens entre les personnes et la lutte contre la solitude. Il existe aujourd'hui des médiateurs de nuit qui jouent souvent ce rôle de sociabilisation. Enfin, il est difficile de travailler sur l'état subjectif de vulnérabilité. Cependant, une communication qui montrerait ce qui se passe bien et ce qui est positif pourrait modifier le regard des usagers sur leur sécurité dans les transports en commun de nuit.
- Pour ce qui est du dispositif de sécurité, une organisation territorialisée a déjà été créée afin de parer au mieux les futurs problèmes sur le réseau de soirée. Les

éléments qui feront l'efficacité du dispositif sont la visibilité pour les usagers et les prises de contact régulières entre les forces de l'ordre, les agents de sûreté et les chauffeurs.

La question de la sécurité est une question importante afin qu'elle ne soit pas un frein à l'utilisation des transports en commun. Il est donc primordial de mettre en place un maximum d'actions afin de ne pas délaissier la soirée et la nuit grenobloise qui possède un fort potentiel économique comme l'a défendu Eric Piolle (maire de Grenoble) lors du séminaire Urban Fabrik sur la nuit du 11 avril 2014.

3. Des entretiens ciblés sur des acteurs clés

a. Les bibliothèques

La question des horaires d'ouverture des bibliothèques est un sujet très souvent traité dans les politiques temporelles. Afin de sensibiliser sur la question, un entretien avec la directrice des bibliothèques municipales de Grenoble a permis de comprendre les freins actuels à une augmentation de l'amplitude horaire des bibliothèques municipales ou à une ouverture le dimanche.

Grenoble ne possède pas de médiathèque qui regroupe l'ensemble des supports (livres, CD, DVD, etc.) ni l'ensemble des collections par tranche d'âges (enfant, adulte, étudiant). Ainsi, les bibliothèques municipales sont aujourd'hui dans l'incapacité d'accueillir un public familial le dimanche (principale cible dans les agglomérations qui ouvrent leurs bibliothèques le dimanche) afin de leur proposer une activité culturelle.

En soirée, les bibliothèques universitaires accueillent déjà les étudiants. Ce public étant le principal demandeur d'ouverture en soirée, l'intérêt d'ouvrir les bibliothèques municipales est faible.

Cependant une évolution pourrait arriver avec le passage au statut de métropole. En effet, la compétence lecture publique pourrait être transférée des communes vers l'intercommunalité. Cela pourrait permettre d'ouvrir une grande médiathèque comme cela existe à Rennes ou à Montpellier afin d'accueillir un public familial le dimanche.

b. Les grandes entreprises

Afin de comprendre les contraintes de ressources humaines des grandes entreprises donneuses de temps pour faciliter la conciliation vie privée et vie professionnelle, nous avons rencontré le directeur des ressources humaines du site de STMicroelectronics à Crolles (qui emploie 5 000 personnes).

Sur le site une conciergerie existe mais son utilisation est faible. L'idée d'une conciergerie inter-entreprise sur le site Crolles-Bernin n'est pas forcément bien reçue ce qui peut s'expliquer par les mauvais résultats actuels.

La question du télétravail est elle aussi mal reçue et la non-signature d'un accord de télétravail est justifiée par le fait qu'il n'existe « aucun problème liés aux déplacements » d'après la direction (Cependant d'autres témoignage pointent de gros problèmes d'accès au site que ce soit en voiture ou en transports en commun).

Pour ce qui est d'organiser une crèche d'entreprise pour les travailleurs postés de nuit, la question a déjà été étudiée et ne répond pas à un besoin pour les salariés. (Cependant, l'ouverture d'une nouvelle crèche de 20 lits à proximité du site en septembre 2014 est une bonne nouvelle pour la direction).

Pour la direction du site, la conciliation vie privée et vie professionnelle se passe très bien et se gère grâce au bon sens des employés et des directeurs qui par exemple n'organisent pas de réunions le matin tôt, le soir tard ou entre midi et 2h.

Cette rencontre a surtout permis de voir la difficulté avec laquelle les pouvoirs publics pourraient intervenir afin d'insuffler des actions en liens avec la plateforme des temps et des mobilités dans les entreprises privées.

c. La collecte des ordures

Afin de travailler sur la superposition des fonctions (déplacements domicile/travail, livraisons, etc.) lors des heures de pointes de déplacement, nous avons rencontré le directeur de la collecte des ordures ménagères de la Métro afin de réfléchir avec lui aux moyens d'optimiser les tournées de collecte et de réduire l'impact des camions de ramassage des ordures sur la congestion.

L'idée d'un ramassage des ordures de nuit, comme cela peut se faire dans d'autres villes, pose plusieurs problèmes :

- Les nuisances sonores dans certaines zones résidentielles.
- Le surcout lié au travail de nuit,

Il faut s'orienter sur un travail plus fin afin de ne pas gêner la circulation sur les grands axes aux heures de pointe. La Métro investit dans des outils de suivi GPS des camions afin de pouvoir travailler plus finement sur l'organisation des tournées.

Il est donc indispensable de mobiliser l'ensemble des acteurs afin que tous comprennent l'intérêt des projets et qu'ils puissent les accepter et y prendre part. Pour continuer à avancer, la plateforme des temps et des mobilités doit impérativement s'organiser. Le passage à une phase opérationnelle doit passer par la mobilisation des acteurs locaux mais aussi par des expérimentations et un portage politique fort. Enfin, les projets issus de la plateforme doivent être portés au niveau technique à la fois par les techniciens de la Métro mais aussi par des partenaires comme les chambres consulaires ou les autres collectivités territoriales.

C. Les modalités de mise en œuvre de la plateforme des temps et de ces actions

1. Garder une instance de concertation des acteurs locaux au sein de la plateforme

L'un des points de satisfaction de la phase de préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités est la qualité des débats au sein des comités techniques. Les idées qui ont émergé lors de ces rencontres ont toutes permis de construire les chantiers et de faire avancer le travail de construction du projet global sur les temps.

Ces comités techniques ont aussi permis d'élargir le cercle des participants et de sensibiliser un nombre croissant d'acteurs. La plupart des participants sont aujourd'hui en attente de la mise en route des chantiers afin de pouvoir s'y intégrer.

Il paraît donc aujourd'hui important de ne pas « laisser tomber » ces espaces d'expressions et de débats. Cela permettra de continuer à sensibiliser les acteurs et d'élargir encore le nombre d'acteurs associés au projet. De plus, il semble indispensable de continuer à dialoguer avec l'ensemble des acteurs locaux afin de trouver les solutions adéquates aux problèmes liés au temps. Ces problèmes doivent continuer à émerger au sein de la plateforme des temps et des mobilités.

Le premier élément de fonctionnement de la plateforme des temps et des mobilités dans sa version opérationnelle est donc la construction d'une instance de concertation qui se réunira 3 ou 4 fois par ans afin de ne pas stopper les débats et de continuer à sensibiliser un maximum d'acteurs aux projets sur le temps. Cette instance serait composée à la fois des représentants des collectivités, mais aussi de représentants du secteur privé, de la société civile et du monde associatif. Cela permettra de prendre en compte l'ensemble des questions des acteurs de la vie locale.

2. Un besoin de s'appuyer sur des partenaires pour mettre en œuvre les actions

La collaboration activée pendant la phase de préfiguration et renforcée au cours des différents temps de concertation et de travail avec les acteurs de la ville devront être le point de départ de la mise en mouvement des projets. Afin de travailler plus finement sur les différentes thématiques et engager les projets, la collectivité pourra s'appuyer sur ses partenaires et les mobiliser afin de co-construire les modalités de leur mise en œuvre.

Pour exemple, la mise en œuvre d'un projet pour le développement des tiers lieux et des conciergeries dans l'agglomération pourrait prendre comme point de départ une « réactivation » de la collaboration commencée lors de la préfiguration de la plateforme avec les professionnels du milieu. Ainsi, cela permettrait de profiter de leurs compétences et de leur expertise afin de co-construire un projet dans lequel ils pourront s'investir. A la suite de ce travail partenarial, chacun sera libre d'investir dans les projets de tiers lieux ou de conciergeries.

Cependant, malgré l'investissement des partenaires dans chaque projet, le rôle de la collectivité sera double : fournir le portage politique et le portage technique nécessaire à la mise en marche des projets.

3. Un double rôle pour la collectivité

Le premier rôle de la Métro devrait être de porter politiquement le projet de la plateforme des temps et des mobilités et les projets qui en découlent. La nomination d'un élu communautaire sur le thème des temps permettrait de prendre les décisions politiques mais aussi de pouvoir dialoguer, informer et négocier avec les partenaires de la plateforme des temps et des mobilités.

Le second rôle de la Métro serait de porter techniquement le projet. Pour cela, le technicien porteur du projet aurait plusieurs rôles :

- Continuer à travailler sur l'observation des pratiques et des besoins afin d'affiner la connaissance spatio-temporelles du territoire.

- Organiser les différents temps de travail avec les partenaires de la plateforme des temps et des mobilités et synthétiser les travaux pour construire les projets.
- Apporter un appui technique aux élus afin de leur permettre de prendre des décisions et de négocier avec les partenaires du projet.
- Diffuser un maximum d'informations sur les temps afin de sensibiliser les citoyens à cette question pour laquelle chacun et compétant et peu apporter son concours.

Enfin, et malgré le fait que la collectivité ne possède pas l'ensemble des compétences pour agir sur les temps, la Métro pourrait choisir d'intégrer cette question aux différentes politiques qu'elle mène.

4. La possibilité d'expérimentation de l'action publique

Comme le réaffirme la loi sur la modernisation de l'action publique, les collectivités territoriales possèdent un droit à l'expérimentation sur une courte durée afin de pouvoir tester certains dispositifs et les réajuster en fonction des résultats. Ce droit ouvre pour la Métro la possibilité d'innover sur la question des temps, qui est un domaine demandant aujourd'hui encore de nombreux tâtonnements. Ainsi, le temps pourrait impacter la quasi-totalité des compétences et des politiques publiques des différentes strates de l'Etat et des collectivités locales. Au sein de la Métro, certains sujets sont particulièrement liés au temps :

- Les politiques de transport qui sont à l'origine du travail sur les temps et dont certains projets comme le nouveau réseau de bus et la déserte de soirée répondent déjà à un besoin lié au temps.
- Les politiques de gestion des déchets avec la possibilité d'une réorganisation temporelle de la collecte mais aussi des horaires d'ouverture des déchetteries.
- Les politiques de logement avec la possibilité de travailler sur les temps de la vie (personnes âgés, étudiants, etc.) et par exemple le logement intergénérationnel.
- Les politiques d'aménagement du territoire qui pourraient travailler à la prise en compte du facteur temps dans le PLU intercommunale et les différents projets urbains métropolitains. Cela pourrait se traduire par la mise en place d'un label

de construction « haute qualité temporelle » qui obligerait à penser le cycle de vie des bâtiments depuis la construction jusqu'à leur démolition mais aussi la réversibilité de ces constructions et leurs « multi-usages ».

Les politiques communales pourraient aussi prendre en compte les temps dans leurs projets. Les fonctions traditionnelles des communes comme l'état civil pourraient aussi voir leur fonctionnement impacté par les temps et aboutir à des horaires d'ouverture plus adapté aux besoins des habitants.

Chacune de ces politiques pourraient donner lieu à des expérimentations et une évaluation afin de valider ou non certains dispositifs.

Dans sa phase opérationnelle, la plateforme des temps et de mobilités pourrait donc s'appuyer dans un premier temps sur un espace de concertation afin de continuer à fédérer autour de la question des temps. Ensuite chaque projet pourrait être porté par la Métro d'un point de vue technique et politique mais celui-ci devra être co-construit avec l'ensemble des partenaires. Enfin, la Métro et les communes possèdent un certain nombre de compétences pour travailler sur les temps qu'elles pourraient mettre en œuvre.

Conclusion

La communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole a décidé de se donner une année de réflexion sur la question des politiques temporelles. Cette année a permis d'observer ce qui a pu être fait ailleurs, d'ouvrir le champ des possibles en matière de projets sur les temps et de sensibiliser un maximum de partenaires sur cette question. Aujourd'hui, se pose la question de l'avenir de la plateforme des temps et des mobilités et cela dans un contexte nouveau. Avec un changement de président (Marc Baietto ancien président, était le porteur politique de cette plateforme), une nouvelle majorité et un passage en Métropole, tous les acteurs impliqués dans la plateforme sont dans l'attente de nouvelles directives et d'un véritable projet politique.

D'un point de vue technique, le travail déjà accompli nous pousse à vouloir continuer l'expérience et à se lancer dans la mise en œuvre du projet. Si l'ampleur de la tâche est immense, le besoin est réel et va se renforcer au fil des années. La capacité de chacun à s'adapter est de plus en plus réduite et les contraintes liées au temps sont de plus en plus nombreuses. Il est donc indispensable de prendre le problème « à bras le corps » et de se lancer dans cette réflexion globale sur la valeur du temps et de son impact dans la vie quotidienne des personnes.

Au niveau national, la réflexion devrait s'orienter sur la protection des rythmes physiologiques et sur la question du temps du travail : Plus particulièrement, le travail dominical et la durée hebdomadaire.

Au niveau local, la réflexion doit continuer afin d'adapter un maximum de situations à problème afin d'améliorer la qualité de vie des personnes et leur permettre d'aborder sereinement leurs journées ou leurs semaines.

L'objectif à atteindre doit incontournableement être la prise en compte des individus afin de leur assurer la possibilité de concilier tous les temps nécessaires pour mener une vie décente et respectueuse de tous leurs besoins.

Bibliographie

BOULIN Jean-Yves, *Villes et politiques temporelles*, Paris : La documentation française, 2008, 244p.

CHALAS Yves, *Villes contemporaines*, Paris : Edition cercle d'art, 2001, 207p.

GWIAZDZINSKI Luc, *Quel temps est-il ?* Revue Vues sur la ville, n°30, mai 2013

GWIAZDZINSKI Luc, *La nuit, dernière frontière de la ville* : Edition de l'aube, 2005, 246p

MERCURE, Daniel, *Temps sociaux*, Paris : De Boek, 1988, 271p

Ouvrage Collectif, *Quartier Saint-Bruno : Mémoire grenobloise d'hier et d'aujourd'hui*, Saint-Cyr-sur-Loire : Editions Alan Sutton, 2007, 94p.

SANSOT Pierre et al. *Les donneurs de temp.*, *Revue française de sociologie*, 1983, vol. 24, n° 2, pp. 353-354.

Table des figures

Figure 1: Travailleurs en horaires atypiques, Source: Gael Kerbaol / INRS.....	11
Figure 2: Sortie de l'usine d'Ambert dans les années 40, Source: Comité des sages de saint jean de Braye.....	13
Figure 3: Manifestation pour l'ouverture des commerces le dimanche, Source: www.lemonde.fr	18
Figure 4: Eric Piolle (maire de Grenoble) en discussion avec le maire de nuit de Toulouse lors d'un séminaire sur la nuit le 4 Avril 2014 Source: Compte Facebook d'Eric Piolle...	23
Figure 5 : Carte du réseau de voies rapides à Grenoble, Source: Wikipedia	34
Figure 6: Evolution de la fréquentation des autoroutes de 1984 à 2012 (sources : Conseil Général, DIR CE, DIR MED, AREA, ASF).....	36
Figure 7 Pointes quotidiennes aux limites du cœur d'agglo, source: CG38, DIR-CE, DIR-MED, AREA, ASF	37
Figure 8: Embouteillage sur la rocade sud, Source: PDU 2014-2030	38
Figure 9: Rame de Tramway sur le campus universitaire de Grenoble aux heures de pointes, Source: PDU 2014-2030	39
Figure 10: Ligne Crono de soirée, Source: Pierre Alexandre Mertal	49
Figure 11: Graphique de l'évolution du nombre de déplacements heures par heures, source: EMD 2010	53
Figure 12: Simulation du nombre d'opérations de livraisons, Source FRETURB	54
Figure 13: Pulsations urbaines, Evolution de l'activité des personnes, Source: EMD 2010	56
Figure 14: Sono-vigilance rue brocherie, Source: Ville de Grenoble	57
Figure 15: Pulsations urbaines de la RUG, Source: EMD 2010, CETE Lyon	58
Figure 16: Anamorphose des temps de transport en TC vers le centre-ville de Grenoble, Source: Visum	59
Figure 17: Second comité technique de la plateforme des temps sur les tiers lieux et les conciergeries, Source: Luc Gwiazdzinski	63
Figure 18: Rencontre avec les acteurs de la sécurité, Source: Nicolas Rabier	70

Annexe 1 : Délibération de lancement de la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités

Envoyé en préfecture le 16/07/2013
Reçu en préfecture le 16/07/2013
Affiché le 

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Extrait du registre des délibérations du conseil de communauté Séance du 5 juillet 2013

Le cinq juillet mille treize à 14 heures, le Conseil de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Marc BAÏETTO, Maire d'Eybens, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : 75

Nombre de conseillers communautaires votants (présents et représentés) : 74 de la n°1 à n°10, 73 de la n°11 à n°19, 74 de la n°20 à n°25, 73 de la n°26 à n°44, 72 de la n°45 à n°49, 71 de la n°50 à n°54, 72 de la n°55 à n°62, 69 de la n°63 à n°72, 54 de la n°73 à 85

Présents Délégués titulaires :

Claix : OCTRU (de la n°1 à n°12 puis pouvoir à YTOURNEL de n°13 à n°72), LACHAT (de n°1 à n°72) - **Domène :** SAVIN (de n°1 à n°72), COEUR (de la n°1 à n°72) - **Echirolles :** SULLI, BLACHE (de la n°1 à n°4 puis pouvoir à GADUEL de n°5 à n°85), SIMARD - **Eybens :** BAÏETTO (présent de n°1 à n°12, absent de n°13 à n°19, puis présent de n°20 à n°85), LOPPE - **Fontaine :** BOULARD (de la n°1 à n°12 puis pouvoir à CONTRERAS de n°13 à n°85), CONTRERAS, Alain GRASSET - **Le Fontanil-Cornillon :** POIRIER, DUPONT-FERRIER (de la n°12 à n°85) - **Gières :** BONNIN-DESSARTS - **Grenoble :** DESTOT (de la n°1 à n°12 puis pouvoir à SAFAR de n°13 à n°85), SAFAR, Eric GRASSET, DJELLAL, PERRIER, BACHIR CHERIF, DE LONGEVIALLE (pouvoir à BACHIR-CHERIF de n°1 à n°12 puis présent de n°13 à n°72 puis pouvoir à BACHIR-CHERIF de la n°73 à n°85), MOTTE, BLANC-TAILLEUR (de la n°1 à n°4 puis pouvoir à TOSCANO de n°5 à n°47 puis présente de la n°48 à n°85), VOIR (de la n°1 à n°63 puis pouvoir à SULLI de n°64 à n°85), CHAMUSSY (de la n°1 à n°72), KUNTZ - **Le Gua :** MAYOUSSIER, AMPHOUX - **Meylan :** TARDY (de n°1 à n°3 puis pouvoir à SAVIN de n°4 à n°72), GUIGUET (de n°1 à n°3 puis pouvoir à COEUR de n°4 à n°72) - **Miribel Lanchâtre :** PUISSAT - **Murlanette :** MOULIN (de n°1 à n°54 puis pouvoir à JULIOT de la n°55 à n°85), JULIOT - **Noyarey :** ROUX (de la n°1 à n°33 puis pouvoir à CUSTOT de n°34 à n°44), CUSTOT (de la n°1 à n°44 puis pouvoir à REPELLIN de n°45 à n°62) - **Poisat :** UHRY (de la n°1 à n°61 puis pouvoir à FERRARI de n°62 à n°85), BOUHET - **Le Pont de Claix :** FERRARI, TOSCANO - **Saint Egrève :** KAMOWSKI, BOISSET - **Saint Martin d'Hères :** PROBY, ARIAS (de n°1 à n°49), SEMANAZ (absent de la n°1 à n°12 puis présent de la n°13 à n°72) - **Saint Martin Le Vinoux :** OLLIVIER, MOREAU - **Saint Paul de Varces :** DIAZ, GADUEL - **Sassenage :** COIGNE (de la n°1 à n°11 puis pouvoir à FILIPPI de n°12 à n°72), FILIPPI (pouvoir à COIGNE de n°1 à n°11 puis présent de la n°12 à n°72) - **Seyssinet Pariset :** REPELLIN (de n°1 à n°62), BOMBINO (de n°1 à n°62) - **Seyssins :** HUGELE (de n°1 à n°54 puis pouvoir à GILABERT de la n°55 à n°85) - **La Tronche :** BERTRAND-POUGNAND (pouvoir à YTOURNEL de la n°1 à n°6 puis présent de la n°7 à n°72), YTOURNEL (de la n°1 à n°72) - **Varces Allières et Risset :** BELLET (de n°1 à n°72), CRISTINI (pouvoir à BELLET de la n°1 à n°12 puis présente de la n°13 à n°72) - **Venon :** GERBIER, ODDON - **Veurey-Voroize :** JULLIEN, LETEXIER (de la n°1 à n°22 puis pouvoir à JULLIEN de la n°23 à n°85).

Présents Délégués suppléants :

Corenc : MERMILLOD-BLONDIN (de la n°1 à n°10), BOULLE (de n°1 à n°25) - **Echirolles :** ROCHAS (de la n°1 à n°45) - **Le Fontanil-Cornillon :** REYNAUD (de la n°1 à n°11) - **Grenoble :** PILAUD (de n°1 à n°13), MASSON (de n°1 à n°45 puis de la n°62 à n°85), GEMMANI (de la n°1 à n°10 et de la n°55 à n°85) - **Seyssins :** GILABERT - **Vif :** Maurice BERNARD.

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance :

Corenc : VICARIO (pouvoir BERTRAND-POUGNAND de la n°11 à n°72) - **Echirolles :** TASCA (pouvoir à SIMARD de n°46 à n°85) - **Gières :** VERRI (pouvoir à BONNIN-DESSARTS) - **Grenoble :** BARACETTI (pouvoir à PERRIER de n°14 à n°85), NOBLECOURT (pouvoir à MOTTE), FIORASO (pouvoir à DJELLAL de n°46 à n°61) - **Miribel Lanchâtre :** GAUTHIER (pouvoir à PUISSAT) - **Saint Martin d'Hères :** QUEIROS (pouvoir à PROBY) - **Vif :** FILLOL (pouvoir à MAYOUSSIER).

Absents excusés :

Grenoble : VUAILLAT (de la n°11 à n°54) - **Corenc :** JOIRE (de la n°26 à n°85).

Monsieur Philippe LOPPÉ a été nommé secrétaire de séance.

OBJET : DEPLACEMENTS - Politiques temporelles - Préfiguration d'une plateforme des temps et des mobilités.
Délibération n°12 Rapporteur : Yannik OLLIVIER

IDMT13DL0417
8.7

1/5

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains 2014-2030, une concertation sur l'évolution de l'offre de mobilité a été engagée au sein d'un atelier d'acteurs économiques et sociaux du territoire de la région grenobloise. Cet atelier, constitué des chambres consulaires, du Rectorat, de grandes entreprises, d'administrations, d'organisations syndicales et des conseils de développement de la région grenobloise, a insisté sur la nécessité d'améliorer la prise en compte des rythmes de vie quotidienne dans la définition de l'offre de services.

Lors du forum du PDU du 7 décembre 2012, la proposition relative à création d'une « plateforme des temps et des mobilités » a recueilli l'unanimité. Les Présidents de Grenoble-Alpes-Métropole et du SMTC ont confirmé leur souhait d'agir rapidement sur les temporalités des activités en lien avec la définition de l'offre de mobilité.

Deux enjeux majeurs ont été pointés :

- mieux coordonner la ville et ses services aux nouveaux temps et rythmes des habitants et des usagers du territoire (ville 24h/24, rythmes décalés, augmentation des temps de loisirs, mobilités « zigzagantes », impact des technologies de communication, demande d'information en temps réel...);
- atténuer les phénomènes de « pointe » des déplacements (désaturation des infrastructures et des réseaux, fiabilisation des temps de déplacements...).

Dans ce contexte, il est proposé que Grenoble-Alpes Métropole s'engage, en lien avec le SMTC, dans la préfiguration d'une plateforme des temps et des mobilités. La notion de plateforme souligne l'importance, en matière de politiques temporelles, de la concertation et des échanges d'informations entre partenaires institutionnels, économiques, sociaux, universitaires et des représentants des habitants.

Axes de réflexion

Quatre axes de réflexion sont identifiés pour préfigurer la plateforme des temps et des mobilités :

1) Observation des pratiques et des besoins

La plateforme des temps et des mobilités sera un lieu d'échanges autour d'éléments de diagnostic, qui seront réalisés par ailleurs. Il s'agit de mieux connaître l'évolution des rythmes urbains dans l'agglomération et d'apprécier leurs effets sur l'organisation de la vie quotidienne des habitants d'une part et des politiques publiques d'autre part. Parmi les thématiques à analyser, on peut citer par exemple : professions en horaires décalés, rythmes scolaires, activités nocturnes, pointes des déplacements, mobilité du week-end, saisonnalité des déplacements, mobilité des étudiants, des touristes...

La plateforme des temps et des mobilités mettra en œuvre une démarche prospective, accompagnant la définition des politiques publiques en appréhendant les changements sociétaux, par exemple l'évolution de la relation physique au lieu de travail.

2) Sensibilisation et communication

La plateforme des temps et des mobilités aura pour objectif de sensibiliser chacun aux problématiques temporelles des différents acteurs : élus, services des collectivités et de l'État, acteurs économiques, chambres consulaires, syndicats, associations, usagers, habitants... En lien avec l'Agence de mobilité, la plateforme pourra également proposer matière à communication pour faciliter l'organisation de la vie quotidienne des habitants et des actifs de l'agglomération.

3) Mise en mouvement, échanges et expérimentations

La plateforme des temps et des mobilités sera chargée d'identifier des chantiers innovants, et de soutenir le lancement d'expérimentations et de différentes initiatives citoyennes qui émergent sur le territoire. On peut citer par exemple les nombreuses initiatives récentes de création d'éco-centres ou tiers-lieux. D'autres expérimentations pourraient être mises en mouvement, concernant par exemple le télétravail, les horaires des interventions sur la voie publique, horaires d'école et de ramassage scolaire, ouverture de crèche en horaires atypiques...

4) Coopération

La plateforme des temps et des mobilités pourra participer aux différents réseaux d'acteurs constitués autour des politiques temporelles, afin de s'enrichir des expériences menées ailleurs au niveau national et international : réseau « tempo territorial », réseau européen des collectivités locales promotrices de politiques temporelles...

La plateforme pourra également s'intéresser aux travaux menés par les universités et laboratoires en pointe sur la question des temporalités, dont ceux situés dans l'agglomération grenobloise.

Cibles d'actions

Dans le cadre de chacun de ces quatre axes de réflexions, des cibles prioritaires d'actions devront être identifiées en concertation avec tous les partenaires concernés au sein de la plateforme. Les actions ciblées par la plateforme des temps et des mobilités ne pourront pas répondre à toutes les problématiques liées à l'organisation de la vie quotidienne des habitants et des entreprises.

En matière de mobilité, les ateliers de concertation menés dans le cadre du PDU ont permis d'identifier de premiers objectifs, à compléter et à préciser :

- fluidifier les déplacements, en contribuant à la réduction du nombre de déplacements effectués en heure de pointe, diminuer les « pertes » de temps et leur impact sur le stress et la santé publique ;
- offrir une alternative crédible à l'autosolisme dans un plus large spectre temporel, en tenant compte des contraintes budgétaires des collectivités ;
- encourager et accompagner les changements de comportements ;
- développer l'information tous modes en temps réel et faciliter la multimodalité.

Une première cible prioritaire d'action est d'ores et déjà identifiée, concernant les activités de soirée et nocturnes, en accompagnement de la restructuration du réseau de bus de l'agglomération. Le SMTC prévoit en effet, dès septembre 2014, de mettre en œuvre le concept de bus CHRONO qui étend l'amplitude de l'offre bus en soirée jusqu'à 1h30, 7 jours sur 7 toute l'année. La plateforme des temps et des mobilités pourra **accompagner la mise en œuvre de la desserte de soirée**, conçue pour être attractive et performante, en travaillant notamment sur une sensibilisation des acteurs producteurs d'activités de soirée, qui peuvent devenir des relais d'information sur la desserte de leurs activités par les transports collectifs.

Dans le cadre de cette première cible d'action, un conventionnement avec l'Université pourra être envisagé, afin d'analyser par exemple la typologie des d'activités de soirée et de leurs usagers, d'appréhender les besoins liés au fonctionnement des activités nocturnes, d'identifier les leviers d'accompagnement au changement de comportement de mobilité en soirée...

Dispositifs de travail et partenariat

Il est proposé que la réflexion relative à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités soit animée par Grenoble-Alpes Métropole, en lien étroit avec le SMTC engagé dans l'élaboration du nouveau PDU.

La Métro envisage de confier une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagner dans le pilotage et l'animation de la démarche.

Un **comité de pilotage d'élus**, présidé par Grenoble-Alpes Métropole, sera constitué et réuni aux différentes étapes de la démarche, afin d'analyser les propositions et d'orienter les réflexions. Il sera constitué d'élus des collectivités partenaires (SMTC, Conseil général de l'Isère, Ville de Grenoble, Région Rhône-Alpes...), de grandes administrations (Rectorat, universités, hôpitaux...), de représentants d'entreprises, de commerçants et d'habitants (CCI, CMA, associations de zones d'activités,...), et d'un membre du Conseil de Développement de l'agglomération grenobloise. Ce comité de pilotage pourra être élargi en tant que de besoin aux territoires voisins de l'agglomération grenobloise.

La réflexion sera, dans un premier temps, nourrie des débats de **l'atelier des acteurs économiques et sociaux du territoire de la région grenobloise**, ainsi que des contributions de **l'Association des Habitants du Grand Grenoble – Lien et Ouverture (LAHGGLO)**. En effet, dans le cadre de la convention qui la lie au SMTC pour l'année 2013, LAHGGLO propose de contribuer à une réflexion préliminaire sur les enjeux et les contours possibles d'une plateforme des temps et des mobilités.

En complément, il est proposé de saisir le **Conseil de Développement de Grenoble-Alpes Métropole**, afin de contribuer à la réflexion. Le conseil de développement représente en effet une force de proposition dont la mission est triple :

- contribuer à la réflexion des élus sur les projets concernant l'agglomération,
- relayer auprès des élus les points de vue de la société civile sur les thèmes qui fondent le développement et l'attractivité du territoire,
- être relais auprès de la population des politiques menées par l'agglomération.

En application du protocole de partenariat entre le conseil de développement et la Métro adopté le 11 mai 2012, il est proposé de solliciter auprès du Conseil de Développement la production d'un rapport sur les questions suivantes :

- Comment la plateforme des temps et des mobilités peut-elle faciliter l'organisation de la vie quotidienne des habitants ?
- Quelles sont, du point de vue des habitants, les cibles d'actions prioritaires de la plateforme des temps et des mobilités à court et moyen terme ?

La remise du rapport du Conseil de Développement devra intervenir en amont de l'installation de la plateforme, au cours du premier trimestre 2014.

Un membre du Conseil de Développement sera invité à participer au groupe technique en charge de la coordination de la démarche et des propositions relatives au format et à l'organisation de la plateforme.

L'organisation de la plateforme elle-même sera en effet définie d'ici le premier trimestre 2014 dès que les objectifs et les missions de cette plateforme auront été définis et partagés par l'ensemble des partenaires et validés par le comité de pilotage.

Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel pour la mise en place de la plateforme des temps et des mobilités est envisagé selon le phasage suivant :

- *De juillet 2013 à mars 2014 :*
 - Définition des objectifs, du format et des missions à confier à la plateforme des temps et des mobilités ;
 - Contribution du Conseil de Développement de l'agglomération grenobloise ;
 - Choix des cibles prioritaires d'actions ;
 - Identification des actions dont la mise en œuvre est envisageable à court terme, propositions d'organisation en termes de moyens, de pilotage des actions, de partenariats et de financements à mobiliser.

- *De 2014 à 2015 :*
 - Installation de la plateforme des temps et des mobilités ;
 - Mise en œuvre des premières actions retenues ;
 - Suivi et évaluation des actions engagées.

Après examen par le bureau du 21 juin 2013 et après en avoir délibéré, le conseil de communauté :

- décide de lancer la préfiguration d'une plateforme des temps et des mobilités, dans l'objectif de mieux prendre en compte les rythmes de vie quotidienne dans la conception et l'adaptation de l'offre de services, et en particulier de l'offre de mobilité,
- valide le principe, pour la plateforme des temps et des mobilités, d'une première cible d'action identifiée dans l'accompagnement du SMTC pour la mise en œuvre d'une desserte attractive et performante en soirée (concept bus CHRONO),
- décide de saisir le Conseil de Développement dans le cadre de la démarche de préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités, en application du Protocole de partenariat adopté le 11 mai 2012,
- autorise le Président à mettre en place l'organisation adaptée, les études et conventionnements nécessaires à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités.

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Pour extrait conforme,

Le Président,



Marc BAÏETTO

Le compte-rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 12 juillet 2013.

Annexe 2 : Courrier de saisine du C2D relative à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités

COMMUNALITE D'AGGLOMERATION



GRENOBLE ALPES
METROPOLIS

Direction générale déléguée
à la Mobilité et aux Transports
Service Etudes et Développement

011157
Madame Catherine POUYET
Présidente
Conseil de développement de la Métro
La Métro – Immeuble « Le Forum »
3 rue Malakoff
38000 GRENOBLE

Grenoble, le

08 OCT. 2013

N/Réf. : DGDMT-LT13-536
Suivi par : Julie BLAIS – 04 76 59 56 71
Objet : Saisine du Conseil de Développement relative à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités
P.J. : Délibération du 5 juillet 2013

Madame la Présidente, *Anna Cellier*

La Métro s'est engagée dans la préfiguration d'une plateforme des temps et des mobilités. Cette plateforme a vocation à organiser une concertation étroite entre partenaires institutionnels, économiques, sociaux, universitaires et associatifs, afin d'engager un plan d'actions partenarial qui permette de mieux coordonner la ville et ses services aux nouveaux temps et rythmes des habitants et usagers du territoire.

Par délibération le 5 juillet 2013 (jointe à ce courrier), le conseil de communauté de la Métro propose de saisir le Conseil de développement, pour qu'il participe activement à la préfiguration de la plateforme des temps et des mobilités et qu'il produise un rapport sur les questions suivantes :

- Comment la plateforme des temps et des mobilités peut-elle faciliter l'organisation de la vie quotidienne des habitants et des usagers du territoire ?
- Quelles sont les cibles d'actions prioritaires de la plateforme des temps et des mobilités, à court et moyen terme ?
- Quelles seraient les expériences locales à valoriser, qui auraient mis en œuvre une gestion des temps particulièrement intéressante (entreprises, associations, administrations, etc.) ?

La contribution du Conseil de Développement est attendue pour le premier semestre 2014. Vous serez invitée à présenter l'avancement de vos réflexions en février 2014 lors du premier comité de pilotage de la plateforme des temps et des mobilités, puis, en juin 2014, lors de la première rencontre de la plateforme.

La direction générale déléguée à la mobilité et aux transports (Julie BLAIS) se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.

Par avance, je vous remercie pour votre participation et dans l'attente je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Le président,

Marc Baietto
Marc BAIETTO

