

Les Ateliers du Territoire

Actes du séminaire du
9 décembre 2002
Saint-Etienne
Forum du Technopôle

- **Concerter**
- **Organiser**
- **Coordonner**
- **Synchroniser**



Temporalités *et* Mobilité

Sommaire

Introduction
Temporalités et mobilité _____ p. 2

**Un nouvel enjeu :
concilier temps et espace de vie**
(J.C. Galléty) _____ p. 2

**Une démarche d'entreprise citoyenne :
le PDE de ST Microelectronics**
(L. Tchoufian) _____ p. 3

**Un outil pour observer, imaginer,
expérimenter le temps ...
et améliorer la qualité de la vie**
(J. Piquand) _____ p. 5

**L'articulation des temps, outil de la
gestion des ressources humaines :
en milieu rural aussi**
(J. Crozet et M.C. Ernoux) _____ p. 6

**Table ronde
pour une gestion durable de
l'accélération du temps** _____ p. 7



Temporalités et mobilité

En un siècle, le temps de travail annuel a diminué de moitié. Avec l'émergence d'une économie tertiaire, dominée par les nouvelles technologies de l'information, les rapports au temps ont profondément évolué, à la fois plus souples et plus contraints. Chaque individu aspire à un meilleur équilibre entre vies professionnelle, personnelle et sociale.

Il y a donc un enjeu fort dans la maîtrise du temps et des temps, enjeu individuel, culturel, économique, social, territorial.

Née au sein des mouvements féministes italiens, l'idée s'est imposée que collectivités, entreprises, associations et individus pouvaient trouver ensemble des solutions aux petits et grands problèmes quotidiens : par des aménagements de proximité, la régulation des horaires et des transports ou la mise en place de nouveaux services.

Après l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas, des initiatives se mettent en place en France, encouragées par le gouvernement et soutenues par la DATAR. Les trois lois qui ont récemment réformé l'organisation territoriale (LOADT, coopération intercommunale et SRU) et la loi de réduction du temps de travail donnent un cadre réglementaire à ces politiques temporelles.

Les acteurs politiques et sociaux potentiels de telles démarches sont multiples, leur coopération peut prendre des formes multiples : c'est un vaste champ d'innovation et d'expérimentation.

Un nouvel enjeu : concilier temps et espace de vie



Jean Claude Galléty

délégué aux collectivités locales auprès du directeur du CERTU

C'est en **Italie dans les années 80** qu'ont été menées les premières expériences en matière de gestion des « temporalités ». Les femmes italiennes, partagées entre travail et famille, se sont organisées pour tenter de limiter les pertes de temps individuelles (courses, démarches, garde des enfants, ...) par l'organi-

sation collective.

Dès juin 90, la législation italienne intégrait cette approche dans une loi sur l'autonomie locale qui donnait aux municipalités la possibilité de coordonner les horaires d'ouverture des activités commerciales et des services publics.

En 2000, suivait la loi Turco (de

soutien à la maternité et à la paternité) qui oblige les villes de plus de 3000 habitants à se doter de "plans territoriaux des horaires" et d'un "bureau du temps" et à se coordonner avec les communes voisines.

Les **maires italiens** se trouvent ainsi au centre d'un dispositif de **négo-**
ciation pour résoudre des pro-

blèmes de natures très différentes : mobilité et accessibilité, espaces publics et lien social, coordination des horaires d'écoles, réflexion sur les pôles d'interconnexion (crèche, services ...).

Le phénomène n'est pas propre à l'Italie. Partout on constate les **mutations de la ville** et la **désynchronisation des rythmes sociaux**, reflet d'évolutions profondes dans la manière d'habiter, de travailler, de consommer.

Les formes d'**appropriation de l'espace et du temps** se diversifient (suivant si on est habitant, tra-

vailleur, consommateur, navetteur...), créant une certaine distanciation par rapport au territoire.

Les **nouveaux modes de vie**, avec les 35 heures et le temps libre, vont dans le sens de l'individualisation, au détriment de comportements plus collectifs. Nous pratiquons tous le "zapping".

Parallèlement, de **nouvelles polarités** apparaissent. La notion de centralité se diversifie ; les flux sont de plus en plus importants, avec des micro-déplacements multiples ; des lieux de vie apparaissent comme étant au croisement de pratiques (pôles d'échanges, gares, centres

commerciaux...).

La ville n'est plus homogène, c'est une nébuleuse, avec des vides, des flux et des reflux ...

Des questions se posent : faut-il de **nouveaux lieux de vie**, sécurisés, avec des plages horaires plus larges ? faut-il de **nouveaux outils** pour les collectivités locales ?

Les expérimentations en cours émanant de collectivités ou d'entreprises sont riches d'enseignement.

Une démarche d'entreprise citoyenne : le plan de déplacements d'entreprise de ST Microelectronics



Ludovic Tchoufian

Directeur des ressources humaines du site grenoblois de ST Microelectronics

Le contexte :

ST Microelectronics Grenoble (leader européen du semi-conducteur, 1930 salariés sur ce site, dont 60% de cadres) est implanté sur la zone d'activité "le Polygone" située au contact de la ville, sur une presque-île où sont regroupés 7000 emplois, avec des perspectives de 12 000 emplois à 2 ou 3 ans.

La desserte autoroutière d'entrée de ville qui permet l'accès au site est régulièrement bloquée, avec des pratiques de délestage sauvage sur les voies de la zone d'activité.

40% de la consommation énergétique du site est due aux transports domicile/travail, 75 à 80% des salariés de ST étant "autosolistes" (seuls dans leur voiture) (chiffres 2000).

Enfin, sachant qu'il faut 2 m² (en surface rapportée au sol) pour un homme au travail et 20 m² pour sa voiture, le poids foncier et financier des parkings devient exorbitant.

Il y avait donc une multitude de rai-

sons économiques, fonctionnelles et écologiques pour **limiter l'utilisation du véhicule particulier par les salariés de l'entreprise**.

L'enjeu :

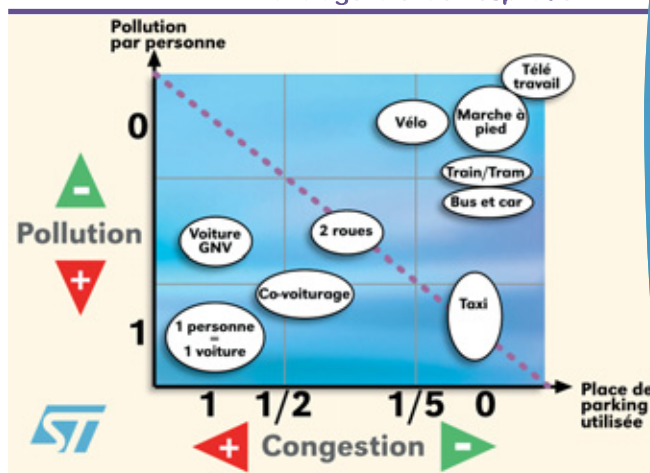
ST Microelectronics s'est donné pour but d'amener 50% de son personnel à utiliser des transports alternatifs d'ici 2005 grâce à un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE).

Il faut, pour cela, proposer des solutions concurrentielles à la voiture, c'est-à-dire dont l'équilibre coût/temps/confort soit plus attrayant.

La démarche :

Elle a nécessité un investissement lourd dans sa conception, dans l'information/sensibilisation du personnel pour qu'il s'engage volontairement dans la démarche, dans les moyens matériels mis en place.

La diagonale de respiration



**4 mesures prioritaires
x 4 domaines prioritaires
= 16 actions :**

- développement de l'utilisation des transports collectifs :

- . mise en place d'une navette entre le Polygone et la gare Europole
- . gratuité de la navette pour le personnel ST Microelectronics
- . participation de ST pour l'utilisation du réseau de transports collectifs d'agglomération
- . participation de ST pour l'utilisation des réseaux périurbains de cars et SNCF

- développement des transports verts :

- . création de pistes cyclables
- . service "cyclo-joker" (le recours à un taxi gratuit en cas d'urgence)
- . kit de sécurité pour les cyclistes
- . opération "G agit pour l'environnement" (prime à l'acquisition de véhicules au gaz ou électriques)

- développement des services de proximité :

- . vie pratique (service postal, kiosque d'accès administratif, billetterie)
- . petite restauration
- . contrôles anti-pollution
- . petites réparations des vélos sur site

- petits déplacements urbains entre les différents sites de ST :

- . augmentation du parc de véhicules au gaz naturel
- . véhicules à disposition des salariés
- . poste de coordinatrice des déplacements professionnels
- . covoiturage

La communauté d'agglomération Grenoble Métropole a été immédiatement intéressée par la démarche de ST Microelectronics et lui apporte son soutien. Il s'est créé un partenariat dans la cité entre collectivités, opérateurs de transport et entreprises.

D'après les premiers résultats, dix-huit mois après son lancement, **le PDE a permis de gagner environ 20% de parts modales sur la voiture particulière** par 11% de transfert

sur les transports collectifs et 9% sur le vélo.

La philosophie :

Le PDE a des impacts vertueux dans la logique de développement durable sur :

- l'**économie**, par le management des coûts (parking, accès)
- l'**écologie**, par la protection de l'environnement (pollution, congestion)
- l'**égo-logie** (conscience et comportements du personnel de ST).

Les 3 E-business



Questions / Réponses à L. Tchoufian

- Comment résister à la pression des syndicats qui demandent des parkings ?

Il faut qu'il y ait d'importants problèmes de parking pour qu'on se décide à chercher des solutions. On doit répondre aux salariés non par des négociations mais par des discussions pour détourner la pression et trouver des solutions plus durables.

- Quelle est l'implication de la direction de ST dans la démarche de PDE ?

Pour ST Microelectronics, être écologique c'est être économiquement meilleur : tous les sites font un bilan annuel écologique, ça fait partie de la culture d'entreprise. Le coût annuel du PDE se situe entre 500 et 600 KF/an (la taxe transport, à titre de comparaison, est de 6 MF) : l'opération est donc à peu près équilibrée économiquement si on considère qu'une place de parking coûte 30 KF et que l'économie sur l'assurance accident de trajet est de 250 à 300 KF. On peut donc en conclure que "ECOLOGY IS FREE" : l'écologie ne coûte rien !

- Y a-t-il eu économie de temps ?

En fait, on s'aperçoit que l'économie de temps n'est pas une fin en soi : les salariés acceptent même de passer jusqu'à 2 fois plus de temps dans les transports si ce temps est valorisable et s'ils y gagnent en confort et en coût.

Un outil pour observer le temps et améliorer la qualité de la vie...

La Maison du Temps et de la Mobilité de Belfort



Julien Piquand

chef de projet à la maison du temps et de la mobilité de Belfort

A l'image de ce qui a été fait en Italie ou en Allemagne, certaines collectivités françaises, villes ou départements, ont mis en place une structure destinée à observer les dysfonctionnements liés aux temporalités et à leur trouver des solutions : la **maison du temps et de la mobilité de Belfort** est l'un de ces pionniers.

Le contexte :

L'aire urbaine de Belfort/Montbéliard/Héricourt fonctionne suivant le modèle rhénan d'organisation urbaine multipolaire.

Il s'y est développé une tradition d'intercommunalité de projet qui couvre 202 communes sur 3 départements. Ce large territoire dispose d'un espace central très dense avec parc technologique, université, gare TGV ... et tissu économique (Alstom, Peugeot ...).

La structure :

Association soutenue par le Conseil Général du Territoire de Belfort, la DATAR, l'Union européenne, l'Etat et de nombreux partenaires publics ou privés, la maison du temps et de la mobilité (MTM) de Belfort a été créée en juin 2001.

Elle fonctionne avec 13 permanents, appuyés par des stagiaires universitaires, pour un budget annuel de 500 000 € (financement DATAR, Conseil Général et projets de recherche).

Les objectifs :

Son action vise à la fois les temps de l'individu, les temps collectifs et les temps du territoire à travers :

- . l'amélioration de la **qualité de vie** quotidienne, en partant des besoins de la population en termes de services et de mobilité,
- . la **mobilisation de l'ensemble des acteurs**, économiques, sociaux, institutionnels ou universitaires, au-delà des limites administratives et des compétences strictes de chacun,
- . la **lutte contre les inégalités** et discriminations,
- . le développement d'un **pôle de compétence** régionale sur les questions de temps et de mobilité,
- . le renforcement de l'**image** et de l'attractivité de l'aire urbaine.

Le travail de la Maison du Temps et de la Mobilité s'articule autour de :

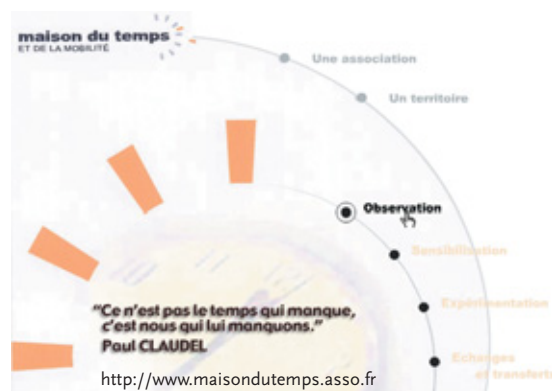
. l'**observation** (des systèmes de transport, des temporalités des services, des besoins de la population, des dysfonctionnements), appuyée sur une représentation cartogra-

phique spacio-temporelle animée,
. la **sensibilisation** des acteurs par des **rencontres et manifestations** pour informer et débattre,
. l'**expérimentation** de projets et services innovants (transports à la demande ou de soirée, réseau de garde d'enfants en horaires atypiques, ...),
. la **coopération** avec divers réseaux nationaux et européens.

Un plan de mobilité des salariés :

Dans le cadre de ses expérimentations, la MTM porte, pour le compte de l'ADEME, un projet de plan de mobilité des salariés à l'échelle de l'aire urbaine (action du Plan de Déplacements Urbains). Elle doit assurer la sensibilisation des entreprises, l'animation d'une démarche collective de diagnostic, la concertation entre les entreprises et les autorités organisatrices de transport. Les objectifs de la démarche, appuyée notamment sur une enquête sur le rythme des entreprises et

une analyse cartographiée de la mobilité des salariés des entreprises, sont de faciliter l'accès des salariés à leurs lieux de travail, d'améliorer l'égalité d'accès à l'emploi, de développer les transports collectifs avec des solutions innovantes et inciter le covoiturage.



L'articulation des temps, outil de la gestion des ressources humaines : en milieu rural aussi



Marie-Christine Ernoux,
déléguée départementale d'AGEFOS PME Loire



Jeannine Crozet,
maire d'Usson-en-Forez

Le contexte :

Dans le cadre de l'appel à projet transnational Equal, ouvrant droit à financement européen, AGEFOS PME (organisme paritaire collecteur agréé) travaille sur "l'articulation des temps, outil de la gestion des ressources humaines". 4 territoires d'expérimentation ont été retenus en Rhône-Alpes : la communauté de communes d'Annemasse (Haute-Savoie), le Pays du Grésivaudan dans l'Isère, le quartier de Lyon Gerland et le canton de St Bonnet-le-Château (Loire). Un colloque transnational fera la synthèse des expériences menées dans ce cadre en décembre 2003.

Le canton de Saint-Bonnet-le-Château a la particularité d'être un **secteur rural**. A l'écart de l'agglomération stéphanoise sur les hauteurs des Monts du Forez mais fort de ses atouts de qualité de vie, il connaît un regain de dynamisme en terme de population et d'emploi.

Les entreprises du canton, nombreuses et performantes, rencontrent toutefois des difficultés à recruter, par une inadéquation chronique entre l'offre et la demande d'emploi qui peut, à plus ou moins long terme, les mettre en danger et pénaliser le territoire. Nous ne

sommes pas dans le champ classique des problèmes de déplacements domicile-travail, mais devant la question : **comment faire venir sur le territoire des hommes au service des entreprises locales ?**

L'enjeu :

La démarche vise donc à mailler les partenariats entre entreprises, avec les élus et les associations pour redonner de l'attractivité au territoire par la mise en place de services aux salariés, aux habitants et aux entreprises. Ce projet favorisera l'**articulation des temps de travail, temps familiaux et temps sociaux**.

La démarche :

L'approche, actuellement en phase d'initialisation, s'appuie sur trois champs : ceux de l'entreprise, de l'in-

ter-entreprise et du territoire.

A chaque niveau, un travail de diagnostic doit permettre de définir un plan d'actions partagé qui sera mis en application aux trois niveaux. Ces actions seront de l'ordre : en interne, de l'augmentation de la performance des entreprises par une meilleure gestion du temps ; à l'échelle de l'inter-entreprise, de la **création de services** aux salariés et entreprises (transport, formation, logistique) ; à l'échelle du territoire, de l'**adaptation des services publics** aux besoins des utilisateurs (crèches, garderies,...). Ainsi, pour surmonter la difficulté de faire se déplacer les salariés pour se former, il est envisagé la création d'un espace emploi/formation. Les récentes créations d'un relais petite enfance et d'une ludothèque itinérante rentrent dans cette même logique d'une plus grande attractivité du territoire.

Un comité de pilotage a été composé des acteurs locaux du territoire : élus locaux de la communauté de communes et du conseil général, représentants des services de l'Etat, représentants d'associations, représentants d'entreprises et partenaires sociaux. AGEFOS apporte sa méthodologie et son savoir-faire. C'est grâce à la mise en synergie de tous et à l'approche croisée des problèmes de temporalités que des solutions originales et globales pourront être trouvées.

Une approche territoriale s'appuyant sur 3 champs



Table ronde

pour une gestion durable de l'accélération du temps

L'agglomération stéphanoise n'échappe pas à la pression des temporalités.
Quels sont les dysfonctionnements qui émergent et comment pourra-t-on les résoudre ?

Christian Lemeter,
ingénieur en chef au CHU de St-Etienne

Marie Korbut,
de la Direction des Ressources Humaines

Le CHU de Saint-Etienne compte actuellement 4600 employés sur 5 sites. Une concentration devrait être opérée à moyen terme sur 2 sites (Nord et Bellevue), nécessitant le déplacement de 2000 personnes dans les 5 années à venir. La logique d'entreprise est claire : centraliser les activités médicales et chirurgicales pour optimiser la qualité des services. Mais les impacts environnementaux seront très lourds : la gestion des déplacements liés à un service hospitalier, qui doit intégrer la complexité des horaires de travail et l'accueil des visiteurs, est plus complexe que celle d'une entreprise classique.

On mesure d'ores et déjà la difficulté de l'exercice sur le site en centre-ville de la Charité qui est déjà totalement engorgé, avec les graves problèmes de sécurité que cela implique (accès des pompiers notamment).

Il y a donc urgence à trouver des **solutions alternatives à la voiture** particulière.

Il faudra être très volontariste et la démarche sera forcément plus difficile avec du personnel hospitalier, habitant de plus en plus loin de son lieu de travail, que dans le contexte de ST Microélectronics.

Jacques Frécenon,
vice-président de St-Etienne Métropole,
responsable des transports

Le CHU de St-Etienne a une chance : le tramway dessert les 2 sites en question, à une fréquence de trois minutes dans la journée. C'est un élément qui pourrait faciliter l'élaboration d'un Plan de Déplacement d'Entreprise. Mais il convient d'avoir une réflexion très en amont pour répondre aux besoins des salariés tout en évitant les parkings surdimensionnés.

La demande est toujours forte pour des parkings, et gratuits de surcroît (c'est le souhait des étudiants autour de l'université) : il faut y résister. On sait aussi qu'en l'absence de services organisés, la population trouve à ses déplacements des solutions individuelles qui ne sont pas

les meilleures pour l'économie collective. A nous, élus, de mettre en place les structures nécessaires, TC et pôles d'intermodalité, pour une **"organisation plus paisible et plus écologique" des déplacements.**

Un travail va être fait dans ce sens dans le cadre de la réorganisation du réseau de l'ex-SIOTAS (syndicat intercommunal pour l'organisation des transports de l'agglomération stéphanoise, qui comptait 15 communes), à l'échelle de Saint-Etienne Métropole (43 communes). Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui doit être révisé pour fin 2003 va aller aussi dans ce sens. Saint-Etienne Métropole est ouvert à tous les partenariats pour aller encore plus loin. L'Agence d'urbanisme et les services de l'Etat auront pour mission d'aider SEM à mettre en place un **Conseil en Mobilité** et sensibiliser les entreprises ou administrations à la réalisation de PDE.

Joël Prillard,
chargé des projets d'infrastructures à la DDE de la Loire

L'expérience de ST Microélectronics (propre à une entreprise en forte croissance, avec du personnel d'encadrement, une image forte, sur un site restreint) n'est pas facile à transposer dans un autre contexte. Elle montre toutefois qu'il y a des gains possibles considérables.

La méthodologie est relativement simple : évaluer les besoins en déplacements et en déduire les aménagements à mettre en place.

L'Etat est très intéressé et prêt à soutenir les démarches de PDE. Des expérimentations ont été menées par les administrations ou sont en cours.

On sait toutefois que les usagers n'ont pas le même comportement vis à vis d'équipements à usage individuel qu'à usage collectif : les infrastructures routières ou parkings nouveaux rencontrent généralement un succès immédiat, tandis qu'une nouvelle ligne TC n'a jamais qu'un succès mitigé.

Pour renverser la tendance, un important travail de **communication par les pouvoirs publics** est nécessaire sur ces sujets.

Table ronde



Jean Claude Galléty
délégué aux collectivités locales auprès du
directeur du CERTU

En matière de gestion du temps, personne n'a la totalité du pouvoir.

La démarche italienne qui a ouvert la voie sur ces sujets nous enseigne qu'il faut créer des structures petites mais "fer de lance", des "coalitions d'acteurs" qui permettent de jouer "gagnant/gagnant" : individus, ménages, entreprises, collectivités, la ville ou le territoire en général, tout le monde doit y trouver avantage.

Comment mobiliser les acteurs ?

- en communiquant pour sensibiliser, en partageant les expériences pour faire changer les modes de fonctionnement ;
 - en travaillant sur du concret, à partir d'enquêtes d'opinion, d'études de comportement, pour voir ce qui est négociable et où on peut négocier.
- C'est un nouveau chantier de nos sociétés où chacun a quelque chose à dire et à faire.



Propos recueillis auprès de Philippe Wisler,
directeur général des services à l'Université Jean
Monnet.

"L'Université, c'est 1300 salariés répartis sur 14 sites à Saint-Etienne. Si on ajoute le nombre d'étudiants qui fréquentent l'Université, on se rend compte de l'étendu du problème. Il faudrait que les étudiants et le personnel puissent prendre les transports en commun. Mais comment les y inciter ? Sans doute manque-t-il des parkings d'entrée de ville. Peut-être faudrait-il un tarif spécial pour ceux qui ont à régler le prix du transport en commun et celui du stationnement. Sans doute, faudrait-il initier des PDE. Cela me semble une excellente idée, en tout cas pour l'Université et pour tous les organismes publics ou les entreprises privées de tailles importantes".



46, rue de la Télématique
BP 801
42952 St Etienne Cédex 9
tél : 04 77 92 84 00
fax : 04 77 92 84 09
<http://www.epures.com>
e-mail : epures@epures.com

Les **Ateliers**
du **Territoire**

Actes du séminaire
du 9 décembre 2002
à Saint-Etienne

Directeur de publication : Marcel Doutré
Rédacteur en chef : Brigitte Bariol
Rédaction : Simone Duplan
Propos recueillis par Christian Marrone
Maquette : Epures, Atelier Image

Impression : Imprimerie Sud-Offset La Ricamarie
Reproduction interdite de tous les articles sauf accord

Pour en savoir plus...

Des études, ouvrages :

Se déplacer dans trente ans. Eléments pour un débat

Auteur(s) : ADEME/DRAST/INRETS/ORFEUIL Jean-Pierre/ASCHER François

Editeur : La Documentation française, 1995, 234 p.

Comment se déplacent les habitants de la région stéphanoise ?

Auteur(s) : EPURES/INSEE

Editeur : EPURES, 05/2002, 37 p.

Plans de mobilité pour les salariés : Recherche de sites et analyse des stratégies des établissements

Auteur(s) : VAN de VALLE Isabelle/JEAN Maxime/CERTU

Editeur : CERTU, 12/2001, 119 p.

Plan de mobilité : un recueil de conseils et d'exemples pour l'établir dans votre organisme

Auteur(s) : DDE Gard

Editeur : DDE du Gard, 1999, 33 p.

Les services à la mobilité au cœur du management de la mobilité. Etat de l'art et diversité des pratiques européennes

Auteur(s) : RATP/AZEVEDO DA CRUZ Alexandre

Editeur : RATP Mission Prospective, 02/2003, 196 p.

Plan de déplacements des employés. Tome 1 : rapport

Auteur(s) : SARECO

Editeur : SARECO, 07/2001, 72 p.

Des articles :

Le temps des stratégies temporelles

Diagonal n°150, 08/2001, p. 24-58

Temps et territoires

Urbanisme n°320, 09/2001, p. 39-70

Les temps de la ville

Auteur(s) : Communauté Urbaine de Lyon

Les cahiers millénaire 3 n°27, 03/2002, 88 p.

Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports

Auteur(s) : BAILLY Jean-Paul/HEURGON Edith

Territoires 2020 n°4, 12/2001, p. 51-61

Espaces, temps, modes de vie :

nouvelles cohérences urbaines. Actes de la 22ème rencontre nationale des agences d'urbanisme

Auteur(s) : FNAU

Hors série Urbanisme, 03/2002, 69 p.

Plans de déplacements entreprises : une solution "soft" pour inciter et convaincre

Transport public n°1022, 02/2003, p. 12-19

Des sites Web :

Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

(rubrique Transports)

<http://www.ademe.fr>

CERTU (rubrique Mobilité et transports)

<http://www.certu.fr>

Entreprises et Mobilité en Ile-de-France

<http://www.emif.fr>

Maison du temps et de la mobilité de Belfort

<http://www.maisondutemps.asso.fr>

DDE du Gard : plan de mobilité dans les services publics de Nîmes

<http://www.gard.equipement.gouv.fr>

Service Documentation d'Epures : 04.77.92.87.99