

Tempo
TERRITORIAL

Réseau national des ACTEURS
des DÉMARCHES TEMPORELLES

TEMPORELLES 2008

Actes du colloque

les 9 et 10 octobre 2008 à ROUEN

Seine-Maritime



www.seinemaritime.net

Les Temporelles 2008

Rouen

Sommaire

Accueil des participants	2
Ouverture	2
<u>Concilier les temps des familles</u>	7
I. Etre parent et travailler : comment est-ce possible ?	7
II. La semaine de quatre jours des écoles	9
III. Les contrats enfance - jeunesse	10
IV. Table ronde - L'expérience de plusieurs villes	11
IV. Débats - Questions	14
<u>Concilier accès aux services et mobilité</u>	17
I. L'expérience du Département de Seine-Maritime	17
II. Le Club des Villes Cyclables	22
<u>En Europe : les activités de Barcelone</u>	25
I. Quelles politiques temporelles ?	25
II. Le réseau d'entreprises	25
<u>Accéder aux services en milieu rural, peri-urbain et urbain</u>	28
I. Temps d'accès aux équipements au sein des bassins de vie, des bourgs et des petites villes	28
II. Equité d'accès : quels enjeux pour une territorialisation des politiques et des services départementaux ?	30
III. Table ronde	32
<u>Actualités temporelles</u>	37
<u>Clôture</u>	41

Editorial

« Les Temporelles » constituent chaque année le moment fort de notre réseau Tempo Territorial.

Moment d'échanges, de réflexions, de propositions, elles nous permettent tout à la fois de nous enrichir des expériences multiples de nos adhérents et partenaires et d'impulser de nouvelles dynamiques. Elles participent aussi à la convivialité du réseau, à son extension et au développement de relations interpersonnelles qui favorisent les échanges ultérieurs.

Je vous laisse découvrir au travers de ces actes, la richesse des interventions, des expériences présentées et des échanges sur les thèmes de la conciliation des temps familiaux, de la mobilité et de l'accès aux services sur les territoires.

Les Temporelles sont aussi le prélude de notre assemblée générale, réunion annuelle officielle de l'ensemble de nos adhérents, importante pour faire avancer en commun notre projet. Nous étions 17 fondateurs « individuels » lors de la création de Tempo Territorial le 1er mars 2004. Nous sommes aujourd'hui plus de 80 adhérents, dont 22 personnes morales parmi lesquelles les plus grandes villes et agglomérations, des Départements et régions, des universités, entreprises et associations.

Au cours de ces 4 années, nous avons organisé chaque année les Temporelles et de nombreux séminaires, mis en place les « mardis de Tempo » trimestriels, édité les actes des Temporelles, publié 2 livrets thématiques et 12 numéros du « Tempo du mois », créé un blog et un site internet. Nous avons également mené un programme européen Equal, qui a associé 10 partenaires et s'est enrichi des expériences de tous nos membres. Nous avons enfin posé les fondements de notre organisation et de son fonctionnement juridique, administratif et donné une assise financière.

Bref depuis quatre ans, nous avons réfléchi, construit, capitalisé, diffusé et engrangé au sein du réseau Tempo Territorial, tout un potentiel d'expériences, de compétences et d'innovations qui commence à porter ses fruits et qu'il faut continuer de développer et valoriser.

Après ces années consacrées à structurer notre réseau, avec l'aide de l'ensemble du conseil d'administration et du bureau, que je remercie chaleureusement, il m'a semblé que la phase de développement dans laquelle Tempo Territorial devait s'accompagner d'une nouvelle dynamique. Celle-ci passe, à mon sens, par un renouvellement de la présidence et d'une partie de l'exécutif. Je n'ai donc pas souhaité renouveler ma candidature à la Présidence de l'association, non plus qu'à son conseil d'administration, ainsi que je l'avais annoncé dès l'assemblée générale de Montpellier.

Ces Temporelles 2008 ont donc constitué une étape charnière puisque, au cours de l'assemblée générale, nous avons renouvelé partiellement le conseil d'administration qui a élu un nouveau Président.

Je tiens à renouveler mes félicitations à Dominique Royoux, élu à l'unanimité à la Présidence de l'association. Je ne doute pas que Dominique, impliqué depuis l'origine dans le projet Tempo, saura apporter à notre réseau un nouveau souffle et poursuivre son développement. Je sais aussi qu'il pourra compter sur le soutien du conseil et du bureau enrichis de nouveaux administrateurs.

Je remercie à cette occasion, chacune et chacun des nombreux adhérents, partenaires et interlocuteurs de Tempo que j'ai eu l'occasion de rencontrer au cours de ces années passionnantes à la présidence de Tempo Territorial. Je souhaite aussi souligner la qualité des relations qui animent l'ensemble des membres du réseau et contribuent à sa force, son dynamisme et son rayonnement.

Anne-Marie MONOMAKHOFF
Présidente de Tempo Territorial

Accueil des participants

Bruno MORICE, Journaliste

Bonjour à vous. Je suis très heureux d'animer les débats qui nous réunissent aujourd'hui dans le cadre des Temporelles 2008. Nous remercions le Département de Seine-Maritime d'avoir imaginé cette rencontre. Nous sommes heureux de vous accueillir à Rouen, par un temps ensoleillé.

« Avec le temps », signé Léo Ferré ; « je n'ai pas le temps » ; « laisse-moi un peu de temps » ; « trouve un peu de temps » ; « un temps pour tout » ; « c'est le temps de l'amour », comme chantait Jacques Dutronc ; un magazine a pour nom « Notre temps ». « Avec le temps tout disparaît ». « Quel temps fait-il ? ». « C'est le temps des copains et de l'aventure »... Le temps est pour les actifs celui derrière lequel on court. Pour les inactifs, il représente un temps pour soi, un temps de réflexion. C'est de ce temps dont nous allons parler aujourd'hui. Nous allons également le prendre, le temps, afin de discuter des différents sujets qui nous préoccupent.

J'appelle Bruno Bertheuil, qui a l'immense honneur de nous accueillir.

Ouverture

Bruno BERTHEUIL

Conseiller général de Seine-Maritime, Adjoint au Maire de Rouen

Je vais d'abord excuser Yvon Robert, dont le nom est annoncé sur le programme mais qui, par le fait de la superposition de ses temps, est ailleurs. Je crois que nous sommes là complètement au cœur du sujet. Je le remplace, non au pied levé, mais je l'ai su il y a deux jours. Je comptais de toute façon passer au début de vos échanges puisque le sujet m'intéresse grandement. Merci à Bruno pour toutes ces évocations autour du temps.

Quand je vois le programme des Temporelles et quand je repense au travail qui a été fait de manière pionnière dans quelques villes - à Rennes notamment qui a été l'une des premières villes à initier ce genre de travail ou encore le travail qui a été mené à Lyon - ça m'incite à penser au film que vous connaissez de Charlie Chaplin de 1936 qui s'appelle *Les temps modernes*. Tout le monde a en mémoire cette chaîne qui avance inexorablement, où l'ouvrier est dépassé. *Les temps modernes*, je ne sais pas si vous vous souvenez, commence par cette réflexion, où Charlie Chaplin nous explique qu'il y a dans un carton : l'histoire de l'industrie, de la libre entreprise, de la croisade de l'Humanité à la recherche du bonheur. Il y a en permanence derrière ce générique l'horloge qui avance.

Le sujet que traite Charlie Chaplin dans ce film, c'est évidemment cette course contre le temps, avec des passages où on était dans le discours habituel du « temps, c'est de l'argent ». Ce que nous dit Chaplin dans ce film et ce qui pourrait guider nos réflexions, c'est que ce temps qui, pour certains, est de l'argent est pour d'autres d'abord une confiscation. Confiscation du temps de travail de l'ouvrier, où le rythme du travail est fixé par le rythme de la machine, où la cadence, peu importe ce qu'on produit, doit aller de plus en plus vite.

En cela, on a souvent vu Charlie Chaplin comme un visionnaire. Je ne sais pas s'il est visionnaire. Il est simplement sur quelque chose qui est dans la douleur. Confiscation du temps de pause, puisque l'ouvrier n'a pas le temps de prendre sa pause. Dès qu'il part en pause, aussitôt il doit revenir. Et confiscation suprême du temps de déjeuner : non pas que je me sente concerné, mais ce temps de déjeuner où on imagine une machine, « l'auto-mangeoire », où l'ouvrier va manger pendant qu'il travaille sur sa chaîne. Cela donne une scène cocasse, comique, drôle. Mais évidemment, je crois que le discours ici est le bon.

70 ans après, où en est-on ? Je crois que c'est le temps que nous allons prendre ici. Dans les expressions sur le temps, il y en a une que j'aime beaucoup, parce qu'elle a été prononcée par un homme à un moment donné : c'est « laisser le temps au temps ». C'est la question sur laquelle nous devons réfléchir aujourd'hui. Vous allez aborder beaucoup de thèmes aujourd'hui : la conciliation des temps, les temps des familles, la mobilité ou l'accession des services en milieu rural, périurbain et urbain. Ces réflexions, sont menées bien évidemment, dans la collectivité que je représente ici et qui vous co-accueille. Je n'oublie pas que nous sommes également accueillis par la ville de Rouen. Françoise Combes, conseillère municipale déléguée, y est justement en charge de la réflexion sur le Bureau des Temps et vous en dira beaucoup et toute sa compétence sur le sujet.

Aujourd'hui, une intervention est prévue par Nicolas Brossault qui, au Département de Seine-Maritime, est chargé de mission sur les questions de mobilité. Il vous évoquera tout ce qui a pu être mis en place dans les transports : les transports à 2 euros mais aussi certainement les plans de déplacement d'entreprise, qui sont à mon avis l'un des grands sujets de réflexion sur les questions du temps.

Je voudrais juste revenir, à propos du temps des familles, sur l'action concrète. Parce que forcément, la difficulté de ces réflexions sur le temps, c'est que – nous l'évoquions tout à l'heure en aparté – nous partons dans tous les sens. Obligatoirement, nous partons dans tous les sens. La question, la réflexion porte, non pas sur le temps en général, mais sur la conciliation des temps, sur le temps des familles, sur le temps du travail, le temps des loisirs, le temps des services auxquels nous devons avoir accès, et j'en oublie évidemment. Dans cette conciliation des temps, et en particulier le temps des familles, le Département essaie de jouer son rôle.

Nous avons trois exemples : le Département essaie de jouer son rôle quand il développe l'état de l'accueil dans les lieux d'accueil de la petite enfance – places de crèche – en aidant à la mise en place de structures. Il aide aussi, comme il l'a fait récemment : c'était le 20 septembre, et je crois que c'était un grand moment, puisque 300 familles sont passées dans l'après-midi. Nous avons organisé un baby-sitting dating, où des familles, à la recherche de baby-sitter, venaient les rencontrer. Ces dernières étaient là aussi pour voir comment se former. Ce n'est pas forcément évident ; il ne s'agit pas uniquement de garder des enfants. Nous avons donc décidé d'accompagner et de faciliter ce contact pour

libérer du temps pour les parents aussi. Et puis, mesure que nous avons votée au Conseil général en juin et que nous avons appelée « bébé bonus », qui a consisté, pour des familles qui étaient sur les effets de seuil, et qui ne touchaient pas d'aide à la garde de la petite enfance, à pouvoir les aider. Faire garder des enfants, c'est aussi pouvoir pour les parents concilier temps du travail et temps de la famille.

Je pourrais continuer longtemps sur ce sujet-là, mais je crois que vous avez tous des choses plus intéressantes à développer. Je voudrais vraiment remercier l'association Tempo qui nous accueille dans ces Temporelles, enfin qui nous organise cette journée, où tous, citoyens mais aussi élus, ont des choses à apprendre et à retenir. Car s'il est de la possibilité du citoyen d'agir sur ces questions-là, il est de la responsabilité des élus de porter les projets et d'en être à l'initiative.

C'est un temps qui me semble important. En étant élu, on a un emploi du temps qui se surcharge très vite, qui fait d'ailleurs que je ne pourrai pas rester avec vous très longtemps. Je serai avec des personnes âgées organisant un déjeuner à thème. Quant à choisir entre venir à la radio enregistrer mon émission sur la cuisine et passer du temps à la maison à faire la cuisine avec ma famille, j'ai fait un petit choix.

Bruno MORICE, Journaliste

Merci Bruno Bertheuil. C'est à vous, Laurent Grelaud, Vice-président de l'Agglomération rouennaise. Bruno vous a volé votre expression « laisser du temps au temps » je crois.

Laurent GRELAUD

Vice-président de l'Agglomération rouennaise

Je vais tout de même reprendre l'idée. Vous l'avez bien compris : on parle de quoi aujourd'hui ? On parle de quoi demain ? On va parler du temps. Pas le temps qu'il fait, mais le temps qui passe. Qui passe vite. Celui qu'il faut gérer, celui qui se télescope avec un certain nombre d'exigences. Temps qui s'accélère dans une société marquée à la fois par les échanges collectifs et les individualismes. Ce temps qui, je le disais et Bruno le disait également, nous impose de concilier l'évolution des modes de travail, l'éclatement des structures familiales et des lieux de vie, les exigences de la mobilité et bien d'autres choses encore. Effectivement, tu l'as dit Bruno, un grand homme politique que j'ai beaucoup admiré disait « il faut laisser du temps au temps ». Du temps pour la réflexion : sans aucun doute. On est tous d'accord et on est là aujourd'hui pour le prendre. Mais du temps pour l'action, je ne le pense pas, du moins pas en ce domaine. Je crois au contraire qu'il y a urgence à décider, urgence à agir, urgence à tout mettre en œuvre dans les meilleures conditions possibles, dans les délais les plus courts pour concilier – pour reprendre également ton expression Bruno – les temps individuels et les temps collectifs. Urgence également à mettre en jeu les différents partenaires, les différents acteurs. Urgence à identifier les dysfonctionnements pour faciliter la recherche de solutions. Des solutions qui doivent répondre de manière gagnante – je dis bien de manière gagnante – à la fois à la qualité de vie des individus, à l'efficacité des organisations, entreprises ou bien collectivités et à l'attractivité des territoires. C'est l'objet des débats que nous allons avoir aujourd'hui.

Je suis là pour vous apporter un peu le témoignage de ce que fait la Communauté d'Agglomération rouennaise (Car), dont je suis le Vice-président, sous la présidence de Laurent Fabius. Cette Communauté d'Agglomération n'est pas en reste sur le sujet – je le disais tout à l'heure à Françoise. Pas spécialement en avance non plus ; je ne vais pas vous faire croire que vous avez devant vous le plus grand spécialiste du sujet dans la collectivité la plus en avance. Pas spécialement en avance mais pas en retard non plus. Et vous allez voir, à partir de quelques exemples sur lesquels la collectivité d'Agglomération intervient, qui témoignent un petit peu de cette volonté du Président et de la collectivité d'avancer sur le sujet. Quelques exemples de cette démarche :

Le premier exemple est issu de la réflexion sur le temps des entreprises et le temps des salariés. Il s'agit ici de repenser la relation entre l'exigence de l'entreprise et les attentes des salariés en termes de services. Dans ce cadre, l'action qui est actuellement menée par la communauté et dans laquelle la communauté est partenaire, c'est la création des crèches interentreprises, qui doivent permettre aux salariés de trouver une réponse territoriale et temporelle à leurs problèmes de garde. Alors concrètement, c'est quoi dans les projets ? C'est le projet Bord de Seine et celui de la plaine de la Ronce.

Quel est le rôle de la communauté dans ces projets ? Elle a un rôle de facilitateur : facilitateur pour la réalisation d'études de faisabilité, facilitateur pour la mise en relation des partenaires, facilitateur pour le contact avec les financeurs, facilitateur pour la mobilisation des fonds européens, facilitateur enfin en matière de politique foncière. Par exemple, pour le projet Seine Ouest, la Car était propriétaire des terrains qu'elle a revendus à un coût suffisamment faible pour garantir un prix de berceau le plus compétitif possible. En soutenant ces projets de crèches interentreprises, la Communauté d'Agglomération rouennaise inscrit son action et sa démarche dans une politique de réponses aux contraintes temporelles et géographiques en matière de garde d'enfant. Elle est également, c'est important, un facteur d'efficacité pour les entreprises dont les salariés se voient offrir des possibilités qui n'existaient pas avant. Enfin, c'est bien évidemment un facteur qui facilite la mixité et l'égalité des chances ainsi que d'ailleurs l'excellence environnementale grâce à des exigences dans ces projets de crèches interentreprises de haute performance énergétique.

Si la mission de la Car n'est pas forcément de tout faire, elle rend possible et elle facilite ces projets dont l'enjeu est de faire comprendre que l'on peut concilier d'un côté la thématique « résoudre les contraintes des employés » et de l'autre la thématique « rendre les entreprises les plus efficaces », le tout dans le cadre d'une réflexion sur l'aménagement de l'espace communautaire. C'est le premier exemple qui témoigne de l'action de la Communauté d'Agglomération rouennaise.

Autre exemple, auquel la Car est associée : c'est le plan de déplacement entreprises, plus connu sous le sigle PDE. Le PDE, c'est le moyen de répondre à l'engorgement des infrastructures qui génère des problèmes de temps, de délai mais aussi de stress et de fatigue. Le PDE, c'est un moyen pour réduire les temps de parcours en accroissant l'attractivité des lignes de transport en commun. En juillet 2007, une déclaration a été prise pour autoriser le soutien au PDE par convention signée avec les entreprises aux collectivités intéressées. A ce jour, trois conventions ont été signées : une avec La Poste, une avec le Département de Seine-Maritime et une avec l'entreprise Orange.

Concrètement, comment ça se passe ? Il s'agit d'accorder une réduction de 15 % aux salariés titulaires d'un abonnement appelé « Pass Sésame 365 jours », en contrepartie duquel l'entreprise élabore un PDE et participe aux frais d'abonnement. Je sais que pour La Poste, c'est à hauteur de

35 % et pour Orange à hauteur de 20 % ; je n'ai pas en tête la participation du Département. Quand on parle PDE et quand on relie ça à notre thématique, on voit bien qu'il faut aller dans la réflexion beaucoup plus loin si on veut intégrer toutes les exigences du temps. On a vu le temps gagné, qu'on ne perd pas dans les embouteillages, qu'on ne perd pas dans les infrastructures routières. Il faut également réfléchir au temps le plus large, le plus ouvert. Je crois que le PDE, si on veut satisfaire à ces réflexions sur le temps, doit absolument nous conduire à prolonger la réflexion sur les plages horaires pour éviter la congestion et la concentration sur des plages resserrées.

Le troisième exemple, c'est le dispositif « Noctabus », qui prend actuellement la forme d'une ligne de bus entre Saint-Sever et le Campus de Mont-Saint-Aignan. Ligne qui circule du lundi au jeudi jusqu'à une heure trente du matin et le vendredi et le samedi jusqu'à trois heures trente du matin.

Enfin, dernier exemple, qui illustre l'action de la communauté et la conciliation dans le temps entre les possibilités de contacter les services de l'Agglomération et les demandes des usagers. C'est un service que le Président de l'Agglomération m'a demandé de mettre en place : ça prend la forme d'un service « Allô Communauté », qui doit permettre aux usagers de contacter, à partir d'un numéro vert unique, les services de l'Agglomération, via une plateforme téléphonique, 24 heures sur 24, 365 jours sur 365. Ce sont les services de l'Agglomération qui s'adaptent aux temps des demandes des usagers. Le dispositif est plus précis, mais je ne l'évoquerai pas aujourd'hui, parce que ce serait trop long et trop technique. Je précise seulement que, de manière schématique, dans ce dispositif, l'Agglomération s'engage à fournir une réponse dans les 48 heures. La réponse peut être l'information ou la solution immédiate, mais également une lettre d'attente préalable à une intervention des services experts.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je pouvais vous dire sur les principales actions menées par l'Agglomération rouennaise. Je reprends l'expression que j'employais tout à l'heure et que Bruno a employée également : concilier les temps individuels et les temps collectifs. Je le redis, c'est une préoccupation très forte – et j'insiste là-dessus – du Président Laurent Fabius, préoccupation sur laquelle les services compétents de la Car sont mobilisés. Mobilisés pour avancer, puisque j'ai dit tout à l'heure que laisser du temps au temps, pour la réflexion, peut-être mais pour l'action, non. Mobilisés pour avancer davantage. Mobilisés parce qu'on se rend compte que le niveau communautaire est, compte tenu de sa sphère de compétence et de sa sphère territoriale, parfaitement adapté pour mener cette réflexion. Et mobilisés enfin pour répondre toujours plus et toujours mieux aux exigences des uns et des autres afin de valoriser, partager, concilier ce qui est à la fois une richesse et une contrainte : le temps.

Bruno MORICE, Journaliste

Merci Laurent Grelaud. Françoise Combes, c'est à vous pour la Mairie de Rouen. Vous êtes Conseillère municipale déléguée de Rouen.

Françoise COMBES

Conseillère municipale déléguée de la Mairie de Rouen

C'est un peu difficile de prendre la parole après ces deux brillants intervenants, d'autant que la ville de Rouen n'est pas une île. C'est la ville centre de l'Agglomération et il est évident que l'on va travailler ensemble avec Laurent dans les temps qui viennent.

Tout d'abord, la ville de Rouen est ravie de vous accueillir. Vous remarquerez qu'il fait très beau. D'ailleurs, il ne pleut jamais ici ! Laurent Grelaud l'a déjà dit mais j'ai plaisir à le répéter. Vous découvrirez ce soir les merveilles de notre ville et je pense que vous aurez cette satisfaction.

A la ville de Rouen, l'idée de la gestion du temps est complètement nouvelle. Les collectivités – la nôtre en particulier – sont un peu comme Monsieur Jourdain : elles font de la gestion du temps et de la politique temporelle sans le savoir. On a découvert que c'était nettement mieux en le sachant. C'est-à-dire qu'on s'est aperçu que le temps allait vite, trop vite, que le temps des uns n'est pas le temps des autres, que, bien souvent, les intérêts individuels et les intérêts collectifs se « catapultent ». Vous avez peut-être remarqué les difficultés de stationnement, les difficultés de circulation dans notre Agglomération. C'est pour cela qu'il devient complètement indispensable de mettre en œuvre un certain nombre d'actions avec le Département, avec l'Agglomération, pour essayer de résoudre ces problèmes insolubles.

Il y a aussi dans notre ville, pour la première fois, un Conseiller municipal délégué aux politiques temporelles – que je suis – qui est dans un premier temps en train de faire l'inventaire de tout ce qui se fait déjà, et on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de choses. D'autres éléments vont se mettre en place : il va y avoir une restructuration des services de la ville, dont un pôle va s'appeler « le temps de l'enfance ». Pour la première fois un adjoint va s'occuper de structurer tous les services et toutes les actions qui sont faites en faveur des aînés. Je ne sais pas si vous le verrez ce soir, il y a depuis très peu une Maison des Aînés qui permet de coordonner toutes les actions, c'est-à-dire de ne pas perdre de temps à aller un matin et à un endroit de la ville, puis le lendemain au CCAS à l'autre bout de la ville et puis également à l'association Rouen Seniors qui s'occupe de la culture et des sports pour les seniors. Le fait de rassembler dans un même lieu toutes ces possibilités pour les personnes âgées est un progrès qui fait évidemment gagner du temps et permet à nos seniors de mieux utiliser les services qui leur sont proposés.

Nous attendons beaucoup de ces journées pour avoir des pistes d'actions pour accélérer le mouvement. Valérie Fourneyron, Maire de Rouen, a marqué son intérêt pour les politiques temporelles en nommant pour la première fois un Conseiller municipal délégué. Nous allons tous travailler ensemble, avec l'Agglomération, avec Laurent, parce qu'il est impensable dans une agglomération comme la nôtre dont le centre est aussi le centre de tous les déplacements, de ne pas travailler ensemble ainsi qu'avec le Département de Seine-Maritime.

Puisque le temps nous est compté, je ne vais pas être plus longue. Je suis complètement avide de vous écouter et de voir tout ce que vous avez à nous apporter. Une fois de plus, bienvenue dans notre belle ville, avec le temps, qui va être beau.

Bruno MORICE, Journaliste

Merci Françoise Combes. Yves Leonard, vous êtes Directeur de la Citoyenneté au Département de Seine-Maritime. Expliquez-nous pourquoi vous vous intéressez à ce temps au Département.

Yves LEONARD

Directeur de la Citoyenneté – Département de Seine-Maritime

Nous sommes heureux d'avoir participé à l'organisation de ce dispositif. Comme le temps passe vite, je vais être bref, puisque beaucoup de choses ont déjà été dites. Je voudrais qu'Anne-Marie puisse développer un certain nombre de points. Je sais que pas mal de choses ont déjà été dites, alors je ne voudrais pas réduire son intervention à une peau de chagrin.

Pour vous dire simplement que la Direction de la Citoyenneté au Conseil général a peut-être plus que d'autres services vocation à porter ce type de réflexion en transversalité, qui s'inscrivent souvent dans un coin un peu obscur de nos temps de travail aux uns et aux autres. Je crois que c'est bien de pouvoir se poser un petit peu, de lever le nez du guidon, aujourd'hui formellement et demain, mais aussi dans les services comme ceux d'un Conseil général pour essayer de réfléchir et porter une dynamique. C'est un peu notre rôle de boîte à idées. Je voudrais tout de suite et principalement saluer l'effort qui a été entrepris et le temps pris par les personnes de la direction pour organiser cet événement. Je pense notamment à Dominique Bernard, qui depuis longtemps participe aux travaux de l'association Tempo Territorial, qui participe régulièrement aux réunions, qui est un militant ardent de la cause de Tempo Territorial, ce qui fait d'ailleurs que le Conseil général, il y a un peu plus d'un an, a rejoint l'association Tempo Territorial. Dominique Bernard a beaucoup fait pour que ce colloque puisse se dérouler ici à Rouen. Je salue également Fabienne Patry qui s'est également beaucoup impliquée, comme toutes les personnes de la direction. Je voulais leur rendre cet hommage parce qu'il faut prendre le temps aussi d'organiser un événement de ce type. C'est lourd. Je pense que la réussite que j'espère au terme de ces deux journées leur reviendra aussi pour partie.

Je suis heureux de vous accueillir et de voir que les trois collectivités rassemblées ici, à cette tribune, ont des perspectives communes et des dynamiques partagées.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

La photo, en noir et blanc, du gros horloge sur l'emballage d'un sucre d'orge de pomme... tel est le premier souvenir d'enfant – déjà temporel - que j'ai de Rouen...

Aurais-je pu imaginer alors que je viendrai un jour parler de temps dans cette ville dans laquelle Madame le Maire, Monsieur le Vice-président, Monsieur le Conseiller Général, Monsieur le Directeur, vous nous faites l'honneur d'accueillir aujourd'hui la quatrième édition des Temporelles.

Je tiens tout d'abord, au nom du conseil d'administration et de l'ensemble des membres du réseau Tempo à vous en remercier vivement et à vous dire le plaisir que nous avons tous à nous retrouver dans votre ville et votre Département.

Je peux constater aussi que Rouen a beaucoup attiré puisque nous sommes 95 inscrits. C'est la première fois que nous sommes aussi nombreux pour les Temporelles avec des participants venant de toutes les régions de France. C'est un record !

Je me permets aussi de souligner que c'est aussi la première fois que Conseil Général, Agglomération et Ville se sont associés pour soutenir et organiser cette assemblée annuelle et nous accueillent conjointement, et je m'en réjouis. Au-delà de la cohésion locale, dont je me permets de penser qu'elle constitue toujours une force de progrès, j'ose croire que cela prouve que les temporalités ont vocation, par leur transversalité, et quelque part leur universalité à rassembler, avec une approche innovante.

Vos propos l'ont largement montré. Ils ont prouvé aussi que, depuis quatre ans que nous avons créé ce réseau, ces notions de temporalité, de politiques temporelles se sont développées et sont appropriées par les uns et les autres. Nous disions hier soir qu'avant de commencer il faudrait rappeler ce qu'est la conciliation des temps et ce que sont les politiques temporelles. Vous les avez largement exposées. Je ne rentrerai donc pas dans le détail.

Je voudrais juste rappeler différents aspects que j'ai retrouvés dans vos interventions : la conciliation au quotidien, l'organisation des services et des équipements, ainsi que leur usage qui nous mène à un niveau collectif. Puis les conséquences sur lesquelles vous avez attiré notre attention, les conséquences pour le futur : vers quel type de société allons-nous ?

Nous sommes partis d'un constat, que vous avez indirectement évoqué : choisir et maîtriser son temps, ses temps, deviennent aujourd'hui des facteurs d'inégalité sociale. C'est le premier élément qui nous a mobilisés au sein de Tempo pour chercher comment, dans le cadre des politiques publiques, au sein de nos organisations, on peut lutter contre cette discrimination sociale, comment on peut utiliser le temps, les temps, les temporalités pour aller dans le sens d'une plus grande égalité sociale, d'une certaine équité.

Nous inscrivons nos démarches dans une optique que nous qualifions de « triple gagnant ». Pour réussir et être durables, ces initiatives basées sur la concertation, doivent à la fois être profitables aux citoyens, aux entités économiques organisatrices et productrices, aux territoires sur lesquelles elles se mènent. Sans doute y a-t-il là un nouvel équilibre collectif à trouver.

Voilà, succinctement résumés, les objectifs de Tempo Territorial.

Tempo, c'est un réseau, qui a comme principale volonté d'être un carrefour d'expériences, de compétences, un lieu d'échanges et de débats, un lieu d'expérimentations. Nous avons pu voir que les initiatives qui s'y déploient, se dupliquent et s'adaptent dans d'autres territoires. Nous sommes, et voulons être, un accélérateur d'expériences et de mise en place d'un certain nombre d'opérations et d'idées.

Notre réseau a débuté il y a quatre ans et demi. Nous étions alors dix-sept membres fondateurs. Aujourd'hui, nous sommes plus de 70 adhérents, dont une vingtaine de personnes morales dont les plus grandes villes. Je pense que ce réseau va s'accroître encore puisque vous êtes nombreux aujourd'hui ; nous comptons sur vos adhésions. Tempo Territorial, c'était un pari, cela le reste encore maintenant. Vous nous avez montré dans vos interventions combien c'est important aujourd'hui dans l'organisation sociale.

Les thématiques que nous allons évoquer, que nous avons choisies ensemble, au printemps dernier, pour ces deux journées, se trouvent bien au cœur de ces réflexions : à la fois la conciliation des temps familiaux et le problème de l'organisation des temps sociaux et des temps des territoires. Nous déroulerons ces travaux en nous appuyant sur les témoignages des membres du réseau Tempo. Nous avons déjà édité, malgré nos moyens restreints, deux livrets de capitalisation, l'un sur les expériences qui ont été menées sur certains territoires et l'autre sur

la méthodologie de création d'un bureau des temps. Pendant ces deux jours, nous allons profiter aussi de vos propres expériences en Seine-Maritime et à Rouen.

Ces Temporelles constituent également un moment très important pour notre association, puisque notre assemblée générale annuelle doit renouveler le Conseil d'administration et le Bureau.

Après 4 ans et demi de structuration de notre réseau, j'ai décidé de quitter la présidence. Il me paraît en effet souhaitable de donner un nouvel élan à Tempo Territorial en renouvelant une partie de son exécutif.

Notre Assemblée générale élira ce soir un Conseil en partie renouvelé. Le Conseil d'Administration élira ensuite son Bureau et son Président. Je me permets de faire appel aux candidatures, notamment parmi tous ceux qui nous rejoignent et qui sont intéressés, pour participer de façon intense à la vie de l'association. C'est vrai que c'est un engagement lourd. Les administrateurs et les membres du Bureau peuvent en témoigner. Mais c'est aussi un engagement passionnant.

Ce n'est donc pas sans une certaine émotion que je suis ici pour ma dernière Assemblée générale en tant que Présidente. Je continuerai bien sûr à participer au réseau Tempo. Je tiens vraiment très vivement à vous remercier, Madame l'Adjointe au maire, Messieurs les Vice-président, Conseiller Général et Directeurs de nous avoir permis d'organiser à Rouen cette quatrième édition des Temporelles.

Bruno MORICE, Journaliste

Merci beaucoup Anne-Marie Monomakhoff. Je voudrais vous poser une question : pourquoi avez-vous imaginé de prendre cette présidence ? Ça vous est venu comment ?

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

La présidence ? On m'a demandé ! Pour vous raconter cette aventure, je dois évoquer les débuts de Tempo. Ca ne s'est pas fait en un jour ! Nous étions quatre au départ en 2000 : Dominique Royoux, ici présent, Luc Gwazdzinski, Jean-Claude Vidal, précurseur à Saint Denis des démarches temporelles, malheureusement décédé aujourd'hui, et moi-même. A l'initiative de Pierre Dommergue, directeur de l'afet (Association Française de l'Excellence Territoriale), nous faisons partie du groupe de prospective « Temps et Territoires » dans le programme France 2020 de la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), devenue Diact (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires). Après quelques expérimentations sous la houlette de la Datar, il nous a semblé important que les collectivités prennent en main leur propre destin sur ce plan-là. Nous avons donc songé à la création d'une structure.

Je vous épargne les débats préalables à la création, pour savoir si on créait une structure technique ou une structure politique. Il nous semblait primordial d'associer les deux aspects, à savoir que techniciens et politiques interviennent dans une même dynamique. Je pense que cela a été extrêmement porteur pour l'association Tempo Territorial que nous avons décidé de créer. Nous étions plusieurs à pouvoir assurer la Présidence. Pendant la première réunion constitutive, j'ai été sollicitée. Après avoir eu des responsabilités dans des structures économiques, j'ai pensé que c'était intéressant : l'enjeu, le pari me plaisaient. J'ai, avec les administrateurs, fait tout ce qui était possible pour que Tempo devienne le réseau national des politiques temporelles.

CONCILIER LE TEMPS DES FAMILLES

I. Etre parent et travailler : comment est-ce possible ?

Pour aborder ce thème, Jocelyne Bougeard, Adjointe au maire de Rennes, vous propose un court-métrage « Etre parents et travailler », issu d'un partenariat de la ville de Rennes et des programmes européens Equal et Marguerite.

Jocelyne Bougeard, évoque préalablement les actions et les réflexions mises en œuvre à Rennes et la démarche ayant conduit à l'élaboration du film.

Bruno MORICE, Journaliste

Jocelyne Bougeard, que faites-vous précisément à Rennes ? Quelle est votre fonction ? Qu'allez-vous nous présenter ?

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Rennes, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Je suis Adjointe au Maire à Rennes. En 2002 – et ce point était inscrit dans notre programme politique municipal – nous avons créé un Bureau des temps, dont je suis responsable politique et dont Danièle Touchard, présente dans la salle, est responsable technique. Je suis également déléguée aux droits des femmes.

Mon intervention s'intègre dans le premier atelier de réflexion et s'intéresse à la question suivante : « être parent et travailler : comment est-ce possible ? ». Je pense que cette association n'est pas neutre ni mineure. Au contraire, elle engage et elle contraint. L'articulation des temps, celui qui touche à la famille et celui des femmes, est extrêmement liée à cette question.

Les femmes françaises sont celles qui, en Europe, travaillent le plus et maintiennent le plus fort taux de fécondité. Nous sommes tenus de mettre ces deux réalités en relation avec des mutations sociales extrêmement rapides, par exemple: 80 % des français aujourd'hui vivent en ville ou dans des zones périurbaines. Toutefois, le sujet que nous abordons ne se limite pas seulement à la sphère privée mais interroge également à la sphère publique.

Les priorités politiques et les orientations que l'on se donne influencent fortement la façon dont la réalité se vit sur notre territoire, ne serait-ce que sur le plan du financement. On ne pourrait surtout pas limiter le sujet à l'accueil des enfants, qu'il s'agisse des modes d'accueil des tous petits ou d'élèves plus grands. Nos politiques questionnent tout autant la mobilité, le transport. A cet égard, sur le territoire rennais, deux tiers des salariés ne travaillent pas dans la commune où ils résident. Dans ce contexte, avons-nous développé une véritable politique du logement ? Comment s'est-elle mise en œuvre ces dernières décennies ?

En tant que politiques, nous devons, certes, gérer l'urgence au quotidien, l'actualité de nos territoires mais nous sommes également porteurs d'une histoire, parfois ancienne. Nous devons aussi anticiper l'avenir de nos territoires. Le développement économique, l'emploi, sa qualité, ses conditions de mise en œuvre sont aussi présents dans nos actions. Il en va de même pour l'accès aux services, aux services publics, nos territoires sont attachés à la qualité des services publics que nous élus souhaitons maintenir.

Par ailleurs, l'égalité professionnelle entre hommes et femmes n'est pas acquise. La répartition de nos responsabilités parentales et des charges domestiques constituent deux sujets qu'il convient de distinguer. Aujourd'hui, cette répartition n'est nullement équilibrée et nous incite donc à agir.

La qualification des jeunes femmes évolue favorablement. Pour autant, leur accès à l'emploi, leur évolution de carrière, l'articulation de leurs vies professionnelle et familiale représentent toujours pour elles une source de difficultés et de handicaps. Il convient également de rappeler que près d'un couple sur deux connaît une séparation amoureuse. Celle-ci n'est pas seulement une affaire intime mais revêt aussi un sens social si on observe le nombre de familles monoparentales. On sait également que pour un grand nombre de femmes, le divorce correspond également à un risque de pauvreté accrue.

Nous devons évoquer les organisations du travail et non l'organisation du travail. Les évolutions du travail sont à la fois intéressantes et contraignantes. Plus largement, le sujet abordé ce matin recouvre des interrogations qui concernent les parents, les salariés, l'entreprise, les pouvoirs publics, nos capacités d'accueil, la qualification des salariés en charge de l'accueil et le développement de l'emploi.

On ne peut aujourd'hui considérer que le travail de ces salariés ne soit pas en lien étroit avec les offres que nous ferons. Par exemple, dans les politiques temporelles sur lesquelles nous travaillons, nous sommes toujours dans cette recherche d'équilibre entre le service proposé et les conditions de travail des salariés qui assurent ces services. De ce point de vue, l'exemple de Noctambus est évocateur : raccompagner des étudiants à leur campus à trois heures du matin, c'est aussi obliger des personnes à travailler à cet horaire. Dans ces Noctambus cohabitent ainsi le chauffeur du bus, les salariés se rendant à leur travail ou en revenant, et des étudiants.

Nous avons engagé ces politiques temporelles parce que nous nous sentions extrêmement concernés par les inégalités sociales. A ce sujet, les femmes entre elles ne sont évidemment pas égales. Elles se concentrent dans les métiers de service, subissent des dispositifs tels que le temps partiel et doivent faire face à la précarité de l'emploi et à des horaires atypiques. A cet égard, nous devons trouver un autre vocabulaire pour désigner cette forme de travail puisque aujourd'hui, le pourcentage de travailleurs soumis à de tels horaires va croissant. En particulier, 30 % des femmes travaillent aujourd'hui selon des horaires dits atypiques ; 30 % d'entre elles travaillent à temps partiel.

Les enjeux éducatifs doivent être prégnants dans nos réflexions : quelles propositions éducatives faisons-nous ? Quels enjeux économiques ? Quel projet de société ? Si nous souhaitons être innovants, nous devons nous montrer très attentifs à ce que nos projets et nos actions pérennes soient aussi de qualité.

Nous vous présentons ce matin un extrait d'un document qui sera à votre disposition. C'est la première fois que nous le projetons. Nous avons travaillé dans le cadre de deux projets européens : Equal et Marguerite. Dans ce cadre, nous avons souhaité nous focaliser sur le sujet « être

parent et travailler ». Nous vous présentons l'une des trois séquences, qui développe trois parcours de familles et de femmes en situation de travail. Les situations ont été volontairement choisies au cœur de vies ordinaires et de métiers représentatifs. Tous ces parcours sont passionnants et nous amènent à réfléchir sur les actions que nous devons conduire.

Projection du film : Etre parents et travailler

**Ce film présente les témoignages de trois femmes,
Lydie, Marie et Nathalie, mères de famille et actives.**

« Aujourd'hui, plus de 80 % des femmes entre 25 ans et 49 ans travaillent. Le taux de fécondité des françaises est l'un des plus élevés d'Europe. Même si des crèches et des services ont été mis en place, les pouvoirs publics n'ont que partiellement pris en compte ce bouleversement. Quant aux entreprises, elles ne se sont pas adaptées à cette bi-activité des couples. Et surtout, en termes de partage des tâches, les mentalités continuent à fonctionner selon des schémas anciens. Alors travailler en ayant des enfants en bas âge, est-ce une mission impossible ? »

Lydie

Responsable de magasin, mariée et mère de deux enfants

« Je ne sais pas faire autre chose que mon travail et mes enfants. Me détendre, sortir, j'ai oublié ».

Lydie a construit une organisation qui laisse peu de place à l'improvisation. A la naissance de ses enfants, Lydie n'a pas voulu prendre un congé parental, alors que sa carrière prenait son essor. Elle s'est mise à la recherche d'un mode d'accueil.

« Parmi toutes les assistantes maternelles rencontrées, qui nous paraissaient être le meilleur moyen de garde, nous n'en avons trouvé qu'une qui pouvait se plier à nos horaires ».

Lydie n'a pas deux jours de suite le même planning ; ses horaires doivent s'adapter aux demandes de la clientèle. *« Ces horaires variables ne m'arrangent pas pour les enfants. Pour moi personnellement, ça n'a pas d'importance. J'essaie d'expliquer à mes enfants, notamment au plus grand qui a cinq ans et demi, que toutes les journées ne se ressemblent pas pour moi. Il a son père : il sait que je suis en congé le lundi ».*

La vie n'est plus comme par le passé rythmée par la religion, le travail et la famille. L'emploi à horaires stables et réguliers ne concerne plus que la moitié de la population active ; les familles ont des horaires de plus en plus variables. Les activités quotidiennes doivent s'y adapter.

Le travail de Lydie est ponctué chaque heure par des arrêts visant à mesurer le niveau de l'activité et à décider des actions correctrices en cas de baisse de régime.

« Je me suis habituée à aller vite et à toujours penser à ce que je dois faire après. C'est devenu un réflexe ».

A la question *« avez-vous des regrets ? »*, Lydie répond : *« J'ai eu quelques regrets lorsque j'ai eu mon deuxième enfant. Je n'ai pas passé autant de temps avec lui que ce que j'aurais souhaité ».*

Le travail à flux tendu, l'éclatement des horaires, l'augmentation de la productivité ont créé une forte pression sur le temps des actifs. Les médecins du travail alertent d'ores et déjà sur les conséquences de ces nouveaux modes de vie.

Marie

Chef d'entreprise, mariée et mère de deux enfants

« J'ai adoré mes études de géographie. Je crois que si l'on n'a pas cette passion, il est difficile de faire aboutir les projets ».

A la question : *« Avez-vous envisagé d'arrêter de travailler ? »*, Marie répond *« Non. Sauf si c'était indispensable pour que mes filles aient une certaine qualité de vie. J'ai la grande chance d'avoir un conjoint qui ne travaille pas. Ne plus travailler équivaudrait à ne plus s'inscrire dans l'évolution de la société ».*

Marie parcourt les routes pour défendre ses projets, en se pliant aux horaires des réunions qui s'imposent à elle. *« Ca fait partie du boulot ».*

« Si c'était à refaire ? Jusqu'ici je n'ai pas de regret, alors je recommencerais de la même façon, sans hésitation ».

« Si mon mari reprend une activité professionnelle, je pense qu'il s'attachera à trouver un travail avec des horaires plus classiques. Même si je suis passionnée par mes projets, la vie de mes filles passe avant ; c'est la priorité numéro un ».

A la différence de Marie, la plupart des femmes qui travaillent continuent à 90 % à assumer les activités domestiques, les enfants et les tâches ménagères. Cette double journée les contraint à s'orienter vers des postes à horaires fixes et les emplois à temps partiel. Leur évolution de carrière s'en trouve freinée et, à travail égal, leurs salaires sont inférieurs à ceux des hommes. Or, dans quatre cas sur cinq, les parents isolés actifs sont des femmes.

Nathalie

Agent de propreté, élève seule ses deux enfants

Pour augmenter ses revenus, Nathalie réalise des petits boulots complémentaires. Elle choisit de travailler lorsque ses enfants sont à l'école afin d'être avec eux le plus souvent possible. Ce choix rend l'organisation de son temps particulièrement tendue.

« J'aurais beaucoup de choses à faire, qui sont en attente depuis plusieurs années. J'attends d'avoir un peu de temps libre. J'en fais un peu quand j'ai un peu de temps ».

A la question : *« qu'est-ce qui vous plairait ? »*, Nathalie réfléchit longuement avant de répondre *« Je ne sais plus. Je ne suis plus habituée. J'ai oublié ce qui me plairait ».*

« La plupart des femmes qui parviennent à harmoniser leurs temps de vie perçoivent leur activité professionnelle comme un moyen d'enrichissement et d'intégration sociale. De leur côté, les hommes aimeraient souvent pouvoir accorder plus de temps à leur vie personnelle. Beaucoup regrettent la pression sociale qui les pousse à y renoncer. Comment faire évoluer les stéréotypes sur la place des femmes et des hommes dans notre société ?

Bruno MORICE, Journaliste

A travers ces témoignages, j'ai senti des femmes très effacées derrière leur métier. En particulier, la réponse « *Je ne sais plus ce qui me plaît* » est saisissante.

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Je n'ai jamais entendu la réponse de cette femme sans ressentir une profonde émotion. Les élus que nous sommes ne doivent jamais oublier le désarroi de sa réponse. Nos concitoyens sont parfois confrontés à des situations où aucun choix ne leur est laissé mais où, en réalité, ils sont uniquement confrontés à des obligations, à des devoirs.

Bruno MORICE, Journaliste

Marie semble pourtant avoir posé son choix : elle est urbaniste et occupe une certaine position sociale. Elle est pourtant pleine de regrets.

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Je ne crois pas que tel est son message. En réalité, celui-ci me paraît plus complexe. Elle aime la formation dans laquelle elle s'est engagée et le métier qui la fait avancer. Elle sait pertinemment que son équilibre de vie tient au fait que son époux est disponible pour ses enfants. En revanche, dans le discours de Lydie, le père est absent. Ces femmes nous conduisent à nous interroger sur les organisations du travail. Leurs témoignages font également ressortir la difficulté du sujet qui nous réunit ce matin. Pour ces raisons, nous ne pouvons considérer cette réalité seulement en termes de modes d'accueil des jeunes enfants ou des élèves. Nous devons observer et analyser toutes les données dont celles de la sphère intime et des conditions de travail.

II. La semaine de quatre jours des écoles

Bruno MORICE, Journaliste

Avant d'engager les échanges, intéressons-nous aux démarches menées par la ville de Lille, représentée ce matin par Lise Daleux, déléguée à la famille à la mairie de Lille.

Lise DALEUX

Déléguée à la famille à la mairie de Lille

Je souhaite évoquer avec vous le temps des familles, pas seulement celui des femmes qui travaillent ou qui ne travaillent pas. Je suis nouvelle Adjointe à Lille, au sein de la délégation Modes de garde, Familles, Parentalité et Aménagement des temps. Cette délégation intègre plusieurs thématiques cohérentes entre elles et au service les unes des autres : les modes de garde au service de la famille et de la parentalité via l'aménagement des temps. Le nouveau périmètre de la délégation révèle des perspectives intéressantes. Ses contours ont été redéfinis autour des modes de garde – crèche et halte garderie. Y sont associées les questions de la famille et de la parentalité, mises progressivement en évidence par la politique de la petite enfance, cette dernière étant confrontée à de nouveaux besoins et indicateurs et d'aménagement des temps.

Considérant que l'accueil de la petite enfance sous toutes ses formes relève d'un service d'intérêt général qui s'adresse aux enfants des personnes qui travaillent comme à ceux des personnes en recherche d'emploi, nous avons voulu que chaque quartier de la ville dispose de réponses diversifiées et adaptées à l'accueil de la petite enfance.

Alors que l'Etat se désengage de l'aspect qualitatif de l'accueil et choisit une optique uniquement quantitative, nous avons choisi à Lille de mener une politique volontariste en faveur de cet accueil, en proposant dans chaque quartier une offre à la fois suffisante, accessible à tous, dans un contexte qualitatif et participatif. Depuis plusieurs années, nous développons un travail en réseau pour construire un partenariat avec le secteur associatif concerné, des structures d'animation de quartiers, les usagers et les crèches d'entreprise. Nous cherchons à apporter des réponses cohérentes avec les réalités des territoires et adaptées aux demandes des usagers, qu'ils soient sur le territoire ou en dehors. Dans ce cadre, nous réfléchissons sur la mixité, nous échangeons sur les pratiques et nous mutualisons les moyens.

Nous avons créé des centres de la petite enfance, implantés dans chaque quartier de la ville. Outre l'accueil en crèche, halte garderie et CLSH (Centre de Loisirs Sans Hébergement) en accueil périscolaire, nous avons mis en place des espaces dédiés à la protection maternelle et infantile, aux assistantes maternelles indépendantes et municipales ainsi que des espaces réservés aux parents et aux enfants – espaces lectures contes, coins accueil café, etc. Ces centres de la petite enfance proposent des formules d'accueil souples, favorisant le berceau partagé, comme nous l'avons initié avec les entreprises de crèches de la commune, avec lesquelles nous travaillons en partenariat, notamment sur les secteurs mal pourvus. L'offre n'est toutefois pas encore à la hauteur de la demande. Nous œuvrons également à répondre aux demandes en horaires décalés.

Ces espaces partagés, véritables lieux d'échange, ont vocation à dynamiser les projets au service de la petite enfance, à être innovants et exemplaires en termes de qualité de vie, de respect de l'environnement et d'économies d'énergie. Les futurs utilisateurs de ces équipements seront associés à la compréhension des bonnes pratiques, des enjeux environnementaux, de la qualité de vie à travers un dispositif appelé « Display ». Ce dernier vise à introduire une certaine pédagogie autour de ces enjeux. Nous avons créé des conseils d'usagers, au sein desquels siègent également des salariés des centres d'accueil pour échanger sur l'animation et le quotidien des équipements de la petite enfance. Ces derniers, bien que municipaux, sont gérés par des associations dans un esprit de partenariat.

Pour informer les habitants des propositions d'accueil et d'animation, nous avons créé des guides pratiques, régulièrement actualisés. Ces guides fournissent une information exhaustive sur les services, les lieux et les activités d'accueil et de parentalité. Ces guides sont largement diffusés par la mairie, dans les quartiers, par le réseau associatif et les acteurs de terrain.

Nos grandes orientations s'inscrivent dans la poursuite de cette dynamique partenariale. Le Bureau des temps poursuivra le travail engagé avec les prescripteurs et les tributaires pour la mise en œuvre de nouvelles actions.

A cet égard, deux nouveaux projets sont à l'étude. D'une part, nous étudions l'accueil des enfants de zéro à trois ans du personnel municipal, pour répondre à une demande initiée par un syndicat de la mairie, syndicat qui a fait valoir la nécessité de mettre en place une crèche d'entreprise. Nous menons une réflexion sur le sujet, en examinant les interactions possibles avec le secteur privé. D'autre part, le second projet porte sur la création de lieux d'accueil de la petite enfance innovants. Il s'agit de lieux d'accueil refuges ouverts à la famille dès la période prénatale et jusqu'aux trois ans de l'enfant. Ces lieux respectent les biorhythmes de l'enfant et intègrent son écosystème familial. Ces pistes font écho aux travaux d'Hubert Montagner. Nous allons en outre essayer de mettre en place des jardins d'éveil pour les enfants entre deux et trois ans, pour leur permettre une transition douce vers le milieu scolaire traditionnel.

De nouvelles formes de parentalité sont apparues : familles recomposées, monoparentales, etc. Des évolutions juridiques ont suivi, créant de nouveaux droits.

Je souhaiterais également vous évoquer le cas de certaines familles en situation de repli éducatif – appelé « syndrome de non recours ». Ces familles ne s'approprient pas les services et les dispositifs mis à leur disposition. Nous devons en tenir compte pour leur proposer des services adaptés à ces nouveaux schémas de vie.

La précarité croissante exclut de plus en plus de personnes aux portes des divers dispositifs et services, pourtant facteurs de lien social, convivialité et bien-être. Cette barrière s'installe malgré les efforts conduits en matière d'accessibilité, de coûts réduits et de proximité. Comment dès lors permettre aux familles en repli éducatif d'accéder et d'adhérer aux services proposés ? Il s'agira d'abord de mutualiser les moyens pour optimiser l'impact des actions associatives et municipales, mais également d'animer un réseau des facteurs de l'accueil des familles et des enfants pour repérer ceux qui ne sont pas touchés par les dispositifs et surtout de valoriser l'implication du citoyen, acteur de son propre développement, notamment pour ceux qui n'en sont même pas à penser la gestion de leurs temps. Pour répondre à ces enjeux, nous examinons quelques pistes d'actions, qui visent à associer l'ensemble des acteurs d'un territoire. Nous envisageons de mener des actions de formation in situ permettant de révéler les écarts conduisant au repli et engendrant une fracture sociale. Nous comptons ensuite expérimenter des leviers permettant de dépasser les blocages. Nous souhaitons aboutir à une méthodologie transposable à d'autres territoires.

L'action se déroule dans un territoire particulier de la ville, sur lequel des militants associatifs s'installent et côtoient les habitants. L'accompagnement au logement constitue une étape préalable à un ancrage dans la ville et à la rencontre avec les familles. L'une des mesures significatives du dernier mandat tient en la mise en place du guichet unique de retrait, qui vise à apporter l'information au plus près des lillois. Ce service décentralisé permet aux familles, en même temps qu'elles préparent la rentrée scolaire, de se préoccuper des activités extrascolaires des enfants et des jeunes. Ces guichets fonctionnent dans un esprit festif.

Les décisions récentes de l'Etat conduisant à la disparition du samedi matin à l'école nous obligent à considérer l'occupation de ce « temps libre imposé ». Nous pensons que l'expression de la parentalité doit y trouver une place prépondérante. Nous devons animer tout ce qui concourt à du relationnel parent / enfant dans ces plages libérées et imaginer l'ouverture plus large des écoles aux parents – activités d'éveil et de rencontres. Ces actions seront mises en œuvre sans transfert de financement de l'Etat.

Un travail a par ailleurs été mené sur l'étalement des horaires aux entrées et sorties d'école. Les établissements scolaires et les transporteurs ont été impliqués pour désengorger les transports en commun, fluidifier la circulation en vue d'accroître le confort et la sécurité. En parallèle, nous avons mis en place les Pédibus et les Vélobus au cours du dernier mandat. Nous réfléchissons également à la prise en charge des enfants scolarisés après l'école à domicile, entre 16 heures 30 et 19 heures. L'opération, appelée « Un temps chez vous », pourrait impliquer les personnes retraitées.

Bruno MORICE, Journaliste

Merci pour votre intervention. Passons à présent aux contrats enfance - jeunesse. Monsieur Fondard, Président de l'Unaf, présentez-nous l'Unaf et ses activités.

III. Les contrats enfance - jeunesse

François FONDARD

Président de l'Unaf

L'Unaf (Union Nationale des Associations Familiales) est une institution, qui se décline en 100 unions départementales des associations familiales (Udaf) et 22 unions régionales des associations familiales. Notre mission est institutionnelle. Créée en 1945 par le Gouvernement provisoire de la République dans le but d'organiser la représentation des syndicats, l'Unaf est unique au monde. La parole était alors donnée aux familles. La voix des familles a, entre autres facteurs permis à la France de mettre en œuvre la meilleure politique familiale en Europe. Pour exemple, l'indice de fécondité en France a atteint 2,10 en 2006.

Aujourd'hui, un désert démographique s'installe en Europe, entraînant un phénomène de dépopulation. La crise démographique ne pourra être uniquement compensée par le recours à l'immigration. Pour ces raisons, des politiques familiales se développent en Europe. Il y a 15 ans, l'indice de fécondité s'établissait à 1,65. Les partis politiques en ont pris conscience et ont conduit diverses actions :

- les conférences de la famille se sont ainsi tenues en 1996 et 2006 (il est d'ailleurs regrettable que le gouvernement en place ait préféré rompre avec cet élan) ;
- la conciliation des vies respectivement professionnelle et familiale ;
- ou bien encore le développement des prestations d'assistance maternelle (plus de 660 000 enfants sont aujourd'hui gardés par des assistantes maternelles contre 200 000 en 1995).

Une autre action centrale, mise en œuvre par les politiques familiales, a consisté en l'instauration du congé parental d'éducation. Nous tenons à ce que soit offert aux parents le libre choix d'arrêter leur activité professionnelle pendant un, deux ou trois ans pour se consacrer à leur famille. Aujourd'hui, 600 000 mères de famille bénéficient de ce congé : la moitié d'entre elles retrouve leur activité professionnelle, mise entre parenthèses le temps du congé, tandis que l'autre moitié, sans emploi avant le congé, demeure sans activité après.

Le troisième volet des politiques familiales que je souhaite évoquer concerne les contrats Enfance temps libre : la volonté politique affichée a permis de créer des places de crèche – 320 000 places aujourd'hui, contre 150 000 en 1995. Cependant, les moyens financiers manquent aujourd'hui pour soutenir une politique familiale dynamique. Dans les années 1990, lors de la mise en place des contrats Temps libre, les collectivités locales, en partenariat avec le monde associatif, ont été fortement encouragées à prendre en charge les prestations liées à la petite enfance.

Je suis relativement critique à l'égard du positionnement politique de la Cnaf : la remise en cause des moyens financiers alloués aux contrats Enfance Jeunesse a en effet entraîné un resserrement des possibilités que les collectivités locales peuvent offrir aux familles. Pour des villes de taille importante telles que Lille ou Rennes, les sommes désormais non distribuées peuvent atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros. La ville de Rouen, quant à elle, se voit ainsi privée de 150 000 euros pour le contrat Enfance, sous l'effet de l'application de la réglementation de la Cnaf (Caisse Nationale des Allocations Familiales).

L'Unaf, interlocutrice des pouvoirs publics dans les champs de la politique familiale de l'éducation ou encore du logement, demande aujourd'hui que soient créées des places de crèche, qui font cruellement défaut aux familles. Ces dernières réclament pour certaines des assistantes maternelles. L'inégalité territoriale transparait là encore : sur certains territoires, les familles trouvent facilement une assistante maternelle ou une place en crèche alors que, sur d'autres, ces prestations relèvent de la mission impossible.

Tous ces sujets seront très prochainement examinés à l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi de financement de la Sécurité sociale. Néanmoins, la branche Famille étant la seule excédentaire, il est prévu pour 2009 de la ponctionner pour renflouer celle de la Retraite. Nous sommes absolument opposés à ce transfert financier, étant donné les besoins en matière de modes de garde des familles.

IV. Table ronde - L'expérience de plusieurs Territoires

Participant à la table ronde :

Jocelyne BOUGEARD, Adjointe au Maire de Rennes, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

François FONDARD, Président de l'Unaf

Patrick VASSALLO, Conseiller municipal délégué de la ville de Saint-Denis

Elisabeth BATCAVE, Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

Véronique JEANNIN, Responsable du Bureau des temps de la ville de Paris

Les échanges sont animés par **Bruno MORICE**.

L'EXPERIENCE DE DUNKERQUE

Bruno MORICE, Journaliste

Madame Batcave, informez-nous sur les actions entreprises par l'agglomération de Dunkerque.

Elisabeth BATCAVE

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

Je suis chargée de mission à la Direction Générale du Développement Durable de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Nous avons créé la mission Harmonisation des Temps de la Ville, appelée plus simplement « Mission Temps » il y a presque quatre ans déjà. L'une de ses missions principales concernait la petite enfance, sachant que la compétence en la matière revient aux villes. Pour ma part, j'interviens en animant des réunions d'information avec tous les responsables de la petite enfance de l'Agglomération. De cette manière, des acteurs intervenant habituellement uniquement sur leur territoire se rencontrent et échangent sur leurs pratiques quotidiennes et leur difficultés ou inquiétudes.

Par ailleurs, en regroupant plusieurs administrations locales, nous avons acheté 20 places en crèches pour nos salariés à une association municipale gestionnaire des places, et pour cela nous avons préalablement signé le contrat Enfance Jeunesse avec la Caf et la Ville de Dunkerque.

Pour illustrer les difficultés pour de nombreuses femmes à concilier les temps, le court-métrage qui nous a été présenté par la ville de Rennes est évocateur sur le lien entre temps et inégalités sociales.

Depuis le début des interventions sur le thème du Temps des familles, de la suppression de l'école le samedi matin et du contrat Enfance jeunesse, la plupart des sujets que je souhaitais aborder ont été présentés. En particulier, celui sur les modes de garde qui se sont développés aux heures « normales », ou « non atypiques ». Les gardes d'enfants pendant la nuit demeurent très problématiques. Qui plus est, les femmes qui travaillent à ces horaires ne les ont pas toujours choisis. En outre, les nouvelles réglementations liées au taux d'occupation de la Caf rendent plus difficile la mise à disposition de places.

La garde d'urgence représente également un problème de taille : les personnes en formation ou qui vont avoir un emploi ne peuvent préalablement réserver en crèche.

Il existe cependant de nouvelles pistes pour développer ou soutenir la garde d'enfants : les relais assistante maternelle, qui permettent de centraliser l'offre en assistantes maternelles indépendantes.

Nous n'avons pas évoqué non plus les micro crèches, nouveau système moins lourd, qui rassemblent neuf enfants au maximum.

Pour finir sur les nouvelles possibilités : les chèques emploi service, démarche des employeurs à l'égard de leurs salariés, sont un soutien financier supplémentaire pour permettre la garde d'enfants.

Plus largement, concernant le temps de travail : avec le système des horaires variables, les parents ont la possibilité de mieux concilier les rythmes familiaux et professionnels.

Il est également possible de les soutenir avec une politique relative aux transports. Le principe d'intermodalité doit s'appliquer : les horaires des trains doivent par exemple être cohérents avec les horaires de bus, de l'entreprise, de l'école, etc.

Pour résumer, les politiques des temps ne sont pas aisées à articuler et à mettre en place. Dans le même temps, elles ne sont pas si complexes à appréhender puisqu'elles s'inscrivent dans le quotidien de chacun.

Ces dossiers « temporels » sont toujours très transversaux : la mobilisation autour d'un domaine a fatalement des impacts sur les autres sphères.

Bruno MORICE, Journaliste

La Communauté urbaine de Dunkerque a-t-elle conduit des expériences particulières qui lui sont propres en matière de politique des temps ?

Elisabeth BATCAVE,

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

Chaque ville de la Communauté Urbaine conserve sa compétence. Depuis quatre ans, nous intervenons sur de nombreux dossiers. Les spécialistes des domaines pour lesquels nous nous invitons aux réflexions s'interrogent sur notre présence et notre rôle. Avec le temps, les responsables des dossiers intègrent la dimension temporelle. Cette prise de conscience ouvre alors la voie à de nombreuses actions, sans besoin de campagnes longues de persuasion sur leur bien-fondé.

L'EXPERIENCE DE PARIS

Bruno MORICE, Journaliste

Véronique Jeannin, est-ce que cette dimension temporelle est intégrée à la ville de Paris ?

Véronique JEANNIN

Responsable du Bureau des Temps de la Ville de Paris

Je dirige le Bureau des temps de la ville de Paris. Ce service administratif a été créé en 2002. La tâche est rude. La mission a cependant été reconduite. Nous avons alors commencé à travailler sur la question des familles. Il s'est agi de réfléchir aux moyens à élaborer pour venir en aide aux parisiens, principalement aux parisiennes, essayant d'articuler leurs vies familiales et professionnelles.

Nous avons lancé des concertations dans les quartiers afin d'identifier les difficultés rencontrées par les familles parisiennes.

A Paris, 23 % des familles sont bi actives. 80 % des femmes travaillent, qu'elles soient à plein temps ou à temps partiel. Les temps de transports, importants à Paris, s'ajoutent aux temps de travail : les Parisiens passent en moyenne au minimum entre une demi-heure et trois quarts d'heure dans les transports quotidiennement.

Parallèlement, la nature de l'emploi a évolué depuis la fin des années 1990. La précarisation est notamment devenue structurelle. La structure familiale, elle aussi, se modifie profondément : Paris compte 26 % de familles monoparentales. Dans ce cadre, l'enfant représente le point de repère. Nous dépassons ici l'articulation des temps des familles.

Nous nous interrogeons sur l'appui que nous pouvons apporter à la parentalité. Nous souhaitons par ailleurs faire en sorte que le temps des enfants, en l'absence de leurs parents, soit un temps de qualité. La ville de Paris s'intéresse également aux services aux familles pour les enfants – de zéro à 13 ans voire au-delà – qu'elle peut mettre en œuvre ou soutenir. La question de l'âge des enfants transforme l'approche : les adolescents sont souvent peu réceptifs ou totalement réfractaires à l'offre municipale.

Nous avons travaillé sur trois champs. Tout d'abord, nous nous sommes penchés sur le champ institutionnel : quels types de services la collectivité met-elle en place ? Comment élargir les horaires des crèches municipales ou dépendant de la collectivité ? Quelles actions mener en matière de services périscolaires ? Nous avons examiné les temps du mercredi et du samedi et du soir à occuper. Nous avançons même si le

rythme demeure modéré. De nombreuses opérations ont concerné les adolescents. Une expérience relative à la mise à disposition d'un mode de garde à domicile pour les parents travaillant à des horaires atypiques.

Ensuite, nous avons investi la question des rythmes de travail. Les réflexions ont été menées avec les entreprises pour permettre une meilleure articulation des vies des salariés. Les politiques familiales consistent là principalement en des mesures telles que les congés parentaux. Les entreprises pour leur part effectuent des arrangements, souvent au coup par coup, avec les salariés. La ville de Paris a établi un protocole en 2002 lors de la mise en place de l'aménagement du temps de travail : instauration d'un compte épargne temps, possibilité de réaliser les 35 heures hebdomadaires de travail en quatre jours, etc.

Le Bureau des temps s'efforce de réaliser une étude statistique de toutes les actions mises en œuvre à Paris. L'analyse porte sur les comportements en matière de congés, par exemple sur les périodes et les fréquences de prise des JRTT (Jours Réduction du Temps de Travail). L'un des objectifs recherchés vise à mettre en évidence les écarts entre les hommes et les femmes.

Deux projets en cours méritent d'être signalés. Le premier, inspiré des actions menées à Rennes, concerne l'évolution des horaires des personnels de nettoyage, qu'ils soient en régie ou intervenant dans le cadre des marchés publics. Ce travail est conduit avec divers partenaires d'Ile de France. Le second tend à diminuer des temps de déplacement des éboueurs pour réduire l'absentéisme.

Enfin, nous œuvrons pour faire évoluer les représentations relatives aux tâches domestiques et familiales. L'inégalité persiste toujours entre hommes et femmes. En modifiant les schémas de pensée en matière de répartition des tâches, nous parviendrons sans doute à bouleverser également les principes gouvernant l'entreprise, fonctionnant selon un modèle « masculin ». La ville de Paris, associée au CNPF (Caisse Nationale des Prestations Familiales) entre autres partenaires, participe au projet « Qualitemps » qui vise à sensibiliser les acteurs, communiquer dans les entreprises ou encore repérer les bonnes pratiques.

L'EXPERIENCE DE SAINT-DENIS

Bruno MORICE, Journaliste

Patrick Vassallo, vous êtes conseiller municipal délégué de la ville de Saint-Denis. Menez-vous des actions différentes de celles conduites à Paris ?

Patrick VASSALLO,

Conseiller municipal délégué à la Ville de Saint-Denis

Entre autres délégations, je suis en charge de celle liée à l'égalité des droits, aux prestations administratives, aux services publics et aux temps de la ville.

Le sujet de la table ronde de ce matin – « être parent et travailler » – renvoie à deux éléments essentiels. La première question sous-jacente porte sur la définition de la situation d'adulte. Depuis quelques années, les rapports sociaux sont de plus en plus réduits à des rapprochements utilitaristes entre les parents et les pouvoirs publics notamment. Je crois qu'il y a une vie en dehors de celle de parent.

Au-delà de la question du travail, nous devons nous intéresser à l'intégralité de l'être social et à la constitution du « vivre ensemble ». De plus, nous devons veiller, dans la détermination des politiques publiques, à ne pas oublier un pan de la population, qui ne serait ni parent ni active. A Saint-Denis en particulier, nous ne pouvons négliger ce constat. La question des temps ne peut ignorer le temps de l'enfant. Les décisions prises concernant la réorganisation du temps scolaire constituent un déni de justice absolu de ce qu'est l'enfant. Il est surprenant de décréter une organisation du temps scolaire en faisant fi de toute réflexion et de toute concertation relatives à l'existence des enfants. Ces derniers subissent de plein fouet la désarticulation du temps de travail, la réorganisation des configurations familiales et plus globalement le délitement d'un certain nombre de systèmes sociaux.

Le second axe que je souhaite aborder concerne l'importance du poids des dominations. Nous devons en tant qu'élus conserver à l'esprit combien sévissent certaines dominations quand nous voulons développer des politiques temporelles efficaces. Nous sommes aujourd'hui engagés dans des arbitrages budgétaires et nous constatons que nous devons en permanence faire la démonstration de la légitimité et de la pertinence des politiques transversales et en particulier des politiques temporelles. Il semble plus concret de fournir des services que de travailler à la construction collective d'espoirs.

Le troisième point de mon intervention porte sur la question de la petite enfance, de l'enfance et de la jeunesse et sa difficile articulation avec celle du travail, du fait de l'implosion de la temporalité du travail. A la Plaine Saint-Denis, moins de 35 % des 85 000 salariés du bassin d'emploi travaillent dans le cadre d'horaires dits « typiques ». Je n'évoque pas la situation des inactifs.

La saisonnalité du travail doit enfin être prise en compte. Elle ne concerne plus aujourd'hui uniquement les travailleurs saisonniers ou les intermittents du spectacle. Les politiques publiques ne se sont pas emparées du sujet. Il n'existe pas globalement de mode de garde modulé en fonction des saisons.

Nous fêtons dix ans de politiques temporelles en France. Il y a près de dix ans, Jean-Claude Vidal, Dominique Royoux et quelques élus rencontraient des Italiens issus de mouvements sociaux de quartiers. Ensemble, ils ont réfléchi sur les problématiques des temps et des horaires, qu'il fallait aborder autrement qu'elle ne l'était par les politiques publiques.

A Saint-Denis, nous envisageons de mettre en route plusieurs chantiers.

D'abord, nous souhaitons examiner l'idée de la pause méridienne, même si des directions d'école tiennent au statu quo. Nous avons déjà mis en place un système d'animations scolaires pendant le temps de cantine. Nos cantines sont d'ailleurs pleines et il devient très difficile de réaliser plusieurs services en moins d'une heure et demie. Nous sommes décidés à travailler sur ce chantier, en invitant toutes les parties – syndicats d'enseignants et directions d'école, enfants des écoles concernés – aux concertations et aux négociations.

Ensuite, nous travaillerons à la réorganisation de la plage horaire de 16 heures à 19 heures, en vue de simplifier les solutions existantes et de rétablir une certaine équité à ce niveau. Dans cette plage, les enfants peuvent bénéficier de soutien gratuit assuré par l'Education nationale ou des acteurs associatifs, d'études surveillées payantes ou encore de centres de loisirs payants.

Nous nous intéressons par ailleurs à la mise en œuvre la Maison des parents, projet très largement porté par la population. Il s'agit de permettre à des parents de se rendre disponibles pour leurs enfants, notamment les préadolescents. Un travail de réflexion a été mené avec le soutien de la sociologue Joëlle Bordier.

Enfin, la thématique du temps ne doit pas ignorer la question du temps des anciens. Certains d'entre eux sont à la fois parents et grands-parents. En France, en Italie ou encore en Espagne, une réflexion est menée depuis quelques années sur le tissage de nouveaux liens intergénérationnels et de nouvelles solidarités. Ce chantier est passionnant.

L'EXPERIENCE DE RENNES

Bruno MORICE, Journaliste

Jocelyne Bougeard, la ville de Rennes semble précurseur en matière de politiques des temps ; nous l'avons constaté, elle est souvent citée en exemple. Pour quelles raisons Rennes est-elle si dynamique en la matière d'après vous ?

Jocelyne BOUGEARD,

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Nous ne sommes pas véritablement très en avance sur le sujet. Les réponses que nous apportons demeurent très inférieures aux besoins. Notre force tient certainement à la stabilité politique dans laquelle évolue la ville depuis 1977, stabilité qui nous a permis d'engager des politiques pérennes.

La ville de Rennes se préoccupe de la jeunesse depuis une trentaine d'années. Rennes, comme le font d'autres territoires, accueille 60 000 étudiants. Elle réalise un équilibre entre le vieillissement de la population et le maintien de l'accueil des familles. Malgré les actions, les classes comptent encore 38 élèves, quand elles ne ferment pas. Le déficit de places en crèche n'est pas résorbé.

Nous allons travailler pour mettre en place un système de garde à domicile, pour apporter des réponses d'urgence dans des situations exceptionnelles. Nos actions ne doivent pas nous faire oublier qu'un grand nombre de familles nous demande des services qui existent déjà et dont elles ne s'emparent pas, malgré tous nos efforts.

Conscients qu'il représente un enjeu essentiel en termes d'égalité, nous nous sommes beaucoup investis dans le champ des services périscolaires.

Bruno MORICE, Journaliste

Tournons-nous vers les participants pour recueillir leurs remarques et questions.

V. Débats - Questions

Bernard DELADERRIERE

Président du Mouvement Européen de Seine-Maritime

Pouvez-vous nous développer les expériences conduites en Espagne ou en Italie ?

Patrick VASSALLO

Conseiller municipal délégué de la ville de Saint-Denis

Certains d'entre nous ici présents ont été engagés dans des coopérations internationales, notamment avec des Espagnols, des Italiens, des Néerlandais ou des Allemands.

Je me souviens avoir visité Pome de Mello, établissement intergénérationnel, réunissant une crèche et des personnes âgées. Certaines de ces personnes ne résidaient pas sur place toute l'année et pouvaient demeurer quelque temps au sein de leurs familles. J'ai assisté à des ateliers de travaux manuels regroupant des enfants de la crèche, des personnes âgées et des animateurs. Cette expérience me semble admirable. Il faut toutefois souligner que les structures politiques dans ces pays sont bien différentes de celles que connaît la France.

Nous devons aujourd'hui nos plans de déplacement d'entreprises à une initiative de femmes italiennes qui se sont organisées pour travailler sur la question et ont obligé les chefs d'entreprises et les pouvoirs publics à apporter des éléments de réponse. En Espagne, le travail réalisé est remarquable et a permis de dépasser des situations problématiques.

Jean-Yves BOULIN

Sociologue au CNRS et à l'Université Paris Dauphine, membre du réseau Tempo Territorial

J'ai mené une recherche, à paraître prochainement, relative à l'histoire des politiques temporelles en France et en Europe. J'ai observé un

échange d'expériences entre les différents pays, notamment en matière d'accessibilité ou encore de sécurisation des parcours pour les enfants – telles les démarches Cyclobus et Pedibus.

De plus en plus, ces questions sont intégrées dans le plan de développement urbain dans certaines communes italiennes : à Crémone par exemple, le quartier est régulé à partir des rythmes scolaires. Aux Pays-Bas, la démarche des FensterSchule, ou écoles fenêtres, peut être intéressante à analyser : il s'agit de faire de l'école le cœur du quartier et de l'ouvrir sur la ville. L'école demeure le lieu des activités scolaires mais intègre également l'accueil des jeunes enfants. Elle concerne ainsi les enfants de 0 à 15 ans. L'école accueille également une population adulte : des centres de formation, d'alphabétisation ou encore des activités de loisirs pour les personnes plus âgées s'y organisent. Les écoles deviennent des lieux polyvalents, autorisant les rencontres intergénérationnels et culturels. Ces lieux sont intégrés dans le plan urbain de la ville.

André MIGNON

Président du Conseil d'administration de la Caf de Rouen

Je souhaite revenir sur les éléments développés par Monsieur Fondard et relatifs aux politiques des caisses d'allocations familiales, concernant notamment le taux d'occupation imposé par les Caf ou encore le contrat Enfance Jeunesse.

Je tiens à souligner que les Caf sont soumises aux décisions de la Cnaf (Caisse Nationale d'Allocations Familiales), qui leur impose l'application des évolutions réglementaires. La volonté des Caf tend vers l'accompagnement de la petite enfance. En 2007, la Caf de Rouen y a ainsi consacré près de 11,5 millions d'euros – soit presque la moitié du budget actions sociales, ce qui représente environ 2 500 places de crèche.

Les Caf signent avec l'Etat des conventions d'objectifs pour quatre ans. Nous arrivons cette année à la fin de la convention en cours et nous attendons les décisions gouvernementales en matière de politique familiale à mettre en place dès 2009. Monsieur Fondard indiquait que l'excédent de la branche famille des caisses risquait d'être reporté vers la branche vieillesse, grandement déficitaire. Je partage son inquiétude. Je crois en effet que la branche Famille rencontre tout autant de difficultés. Nous avons estimé à 300 000 le besoin de places de crèche souhaitables. J'attends, au-delà de la volonté politique affichée en faveur de la petite enfance, que les moyens financiers soient octroyés pour nous permettre d'agir. Par ailleurs, plus globalement, la demande sociale se renforce. Un certain nombre de Caf – dont celle de Rouen – se trouve aujourd'hui en difficulté pour traiter les dossiers.

Habib MOUFFOKES

Conseiller municipal délégué au Bureau de Temps – La Rochelle

Je suis chargé de la mise en place du Bureau des Temps à La Rochelle.

Le guichet unique a été évoqué dans les interventions. Vous avez indiqué qu'il ne s'agissait pas d'un guichet administratif. Pouvez-vous préciser davantage ce point ?

Lise DALEUX

Déléguée à la famille à la mairie de Lille

Ces guichets sont à l'initiative de la ville, qui a souhaité mettre en œuvre une démarche d'information partagée avec l'ensemble des structures associatives et privées. Nous avons observé que l'information était diffuse. Nous avons alors entrepris de rassembler cette information, de l'éditer dans un guide disponible à chaque rentrée scolaire et de réaliser un affichage en fin d'année scolaire et pendant l'été partout dans les quartiers pour communiquer sur le guichet unique. Ce travail est réalisé conjointement par les services de la ville et le réseau associatif local. Chaque quartier s'empare de l'opération et l'anime. L'expérience, menée depuis près de trois ans, est encore récente et n'est pas définitivement figée : nous réfléchissons en effet à une formule de guichet ambulante.

Jules AIME

Conseiller municipal délégué à l'Agence des Temps – Communauté d'Agglomération de Poitiers

A Poitiers, les guichets uniques existent depuis sept ans. Leur utilisation connaît cette année une recrudescence particulière, certainement liée aux problématiques de déplacement et les préoccupations en termes de pouvoir d'achat.

Comme à Lille, les guichets sont décentralisés au niveau de chaque quartier de Poitiers. Certaines structures – le Conservatoire par exemple – ou opérations – les demandes de cartes de bus – n'effectuent désormais leurs inscriptions qu'au sein des guichets uniques.

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Les collectivités s'engageant dans les politiques temporelles rencontrent souvent un problème de visibilité et de reconnaissance du travail mené. Les guichets uniques correspondent à un excellent dispositif, simple, mobilisateur et visible.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne – Communauté d'Agglomération de Poitiers

Les guichets uniques fonctionnent principalement parce qu'ils mobilisent l'ensemble des associations de quartiers et ne sont pas organisés uniquement par les structures administratives. Les habitants peuvent y trouver des offres diverses et diversifiées.

Chantal TROUWBORST

Conseillère municipale déléguée – mairie de Dijon

Je suis en charge de la Délégation des Temps Urbains. Je suis intéressée par la liaison qui devrait exister entre Tempo Territorial et Tempo extraterritorial, international. Je crois que cette relation pêche un peu.

Est-il possible de connaître, presque en temps réel, les opérations et les évènements se déroulant ailleurs. Nous avons en effet connaissance de l'état des lieux avant la mise en œuvre d'une initiative. L'information sur son devenir ou sur ses duplications au niveau international est-elle tout aussi disponible ?

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Dans les premiers temps du réseau, étant intégrés dans un programme transnational, nous avons effectivement travaillé au niveau européen. Nous avons pu confronter des approches différentes. A cet égard, des représentants de Barcelone nous feront partager leurs expériences au cours de nos échanges. L'Espagne nous a apporté beaucoup d'enseignements, notamment à travers les efforts qui y ont été déployés pour aider les femmes à entrer sur le marché du travail. Aux Pays-Bas, une campagne nationale de communication a été conduite pour identifier les rôles de chacun, père et mère et pour valoriser la participation des hommes à la prise en charge des enfants, des parents âgés ainsi qu'aux tâches familiales. Au Portugal, le travail a davantage porté sur les démarches intergénérationnelles. Nous avons échangé nos points de vue et nos vécus et avancé de manière concertée. Nous venons d'achever un programme européen. Ce dernier est extrêmement lourd à gérer pour une structure comme la nôtre. Le réseau Tempo Territorial bénéficie des programmes auxquels participent ses membres et ses partenaires, qui alimentent réflexions et 'idées. L'élaboration de programmes transnationaux est intéressante et enrichissante mais également compliquée. Nous devons poursuivre le travail d'échanges avec les partenaires internationaux sans négliger les efforts au sein même du réseau Tempo Territorial.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Nous avons bataillé pendant près de six ans pour arriver aux résultats qui vous sont exposés aujourd'hui : les réalisations effectives des politiques temporelles en France, et le montage du réseau Tempo Territorial. Je pense qu'il est maintenant nécessaire de constituer un réseau des Bureaux des Temps européens, une initiative réalisable et qui pourra nous conforter tous par des échanges d'expériences et d'analyses.

CONCILIER ACCÈS AUX SERVICES ET MOBILITÉ

Participant à la table ronde :

Nicolas BROSSAULT, Chargé de mission – Département de Seine-Maritime

Véronique MICHAUD, Secrétaire générale du Club des villes cyclables

Les échanges sont animés par **Bruno MORICE**.

I. L'expérience du Département de Seine-Maritime

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

J'évoquerai plus particulièrement le PDE (plan de déplacement d'établissement) interne aux agents du Département de Seine-Maritime. Un plan de déplacement d'établissement correspond à un ensemble de mesures prises par une collectivité pour inciter ses agents à réduire leur utilisation de la voiture au profit de modes alternatifs – transports en commun, vélo, marche à pied et covoiturage. Le PDE tient compte des déplacements entre le domicile et le travail des agents, ceux réalisés pendant le temps de travail, des livraisons et des visiteurs extérieurs.

Le PDE a été inscrit dans notre rapport d'orientation du schéma départemental des transports en 2006. Un an plus tard, le projet a été lancé en interne avec une phase d'étude. Les actions sur le terrain se sont concrétisées dès le 1^{er} septembre 2008.

L'étude d'un plan de déplacement débute par une enquête précise sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des salariés de la structure. Une place importante est faite à la communication pour informer les agents sur leurs possibilités de déplacement. Enfin, une analyse cartographique permet de confronter les données recueillies dans l'enquête et la répartition des agents sur le territoire.

Près de 6 000 agents sont répartis dans l'ensemble du Département sur plus de 400 sites comptant au moins un salarié. Dans cette configuration de diversité de territoires – ruraux comme urbains, le plan est rendu difficile et complexe à mettre en œuvre.

L'élaboration d'un PDE comporte plusieurs phases : le diagnostic regroupe l'enquête, la cartographie et l'examen de la desserte et de l'accessibilité des sites – à pied, en vélo ou en transports en commun. Un plan d'action a été voté en juin 2007 en séance plénière du Conseil général pour initier des opérations. Le suivi est assuré à travers des bilans réguliers.

Nous avons recueilli près de 1 700 réponses au questionnaire (soit un taux de retour de 38 %). En septembre 2007 – avant la mise en place des actions, 75 % des agents du Département utilisaient leur voiture pour se rendre à leur travail. Ils sont à plus de 80 % seuls dans leur véhicule.

Les modes de transport en commun que sont le bus, le métro et le train représentent une proportion des déplacements plus importante que la pratique de la marche à pied. Les réponses au questionnaire ont cependant montré que les agents étaient prêts à se reporter sur les transports en commun et le vélo majoritairement.

Je travaille souvent avec la cartographie, qui permet de localiser l'agent sur le territoire et ainsi étudier la possibilité pour lui d'utiliser tel ou tel mode de transport. Il apparaît que les salariés sont répartis sur tout le territoire et particulièrement dans deux agglomérations du Département : Rouen et Le Havre. Nous observons que plus de 95 % de nos salariés demeurent dans le Département, alors même que Rouen est proche du Département de l'Eure et Le Havre de celui du Calvados. Dans d'autres PDE que j'ai eu l'opportunité de suivre, la part d'agents venant d'autres Départements que le territoire étudié était plus élevée. Cette particularité de la Seine-Maritime nous permet de nous appuyer sur un réseau de transports locaux, en particulier ceux gérés par le Département.

Une évaluation des déplacements le domicile et le lieu de travail des salariés a été réalisée. La distance moyenne parcourue s'est révélée être courte : les agents travaillant à Rouen habitent dans des communes proches de la ville.

Une cartographie, élaborée avec le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE), nous permet, grâce à des zones de temps matérialisées par des cercles, de savoir à combien de temps de son lieu de travail réside un salarié. Nous pouvons ainsi estimer en moyenne les temps de trajet des salariés en fonction du mode de transport retenu. Les cartes tiennent également compte du relief des territoires.

Nous avons tiré plusieurs enseignements de nos études. Ainsi, actuellement, 12,80 % de personnes se rendent à l'Hôtel du Département à pied. Avec un plan de déplacement raisonnable, la cartographie peut nous laisser penser que 18 % des agents pourraient effectuer le trajet domicile – travail à pied. L'examen des déplacements en voiture au regard des autres modes de transport est davantage parlant encore. Pour les transports en commun à destination de l'Hôtel du Département, nous pouvons gagner 45 % d'usagers que ce qui est actuellement observé. Le PDE nous permettra globalement d'accroître la part des modes de transports alternatifs.

Le Département met en place diverses actions pour inciter à l'utilisation des moyens de transports autres que la voiture. Ainsi, depuis le 1^{er} septembre dernier, le coût des abonnements de transports en commun des salariés est pris en charge à hauteur de 50 % du montant total. A ce jour, 600 personnes se sont inscrites à ce dispositif. Dans les agglomérations de Rouen, du Havre et d'Elbeuf, nous avons passé des conventions avec les autorités organisatrices des transports pour permettre aux agents de régler uniquement la moitié du prix de l'abonnement, le Département prenant en charge l'autre moitié directement à la source. Par ailleurs, la gratuité des quelques 40 lignes interurbaines régulières départementales de car a été instaurée pour les agents.

Nous avons également travaillé avec les différentes agglomérations et certains transporteurs pour améliorer les fréquences au sein des réseaux de transports en commun sur certains sites. Nous sommes parvenus à passer pour la ligne 33 de la TCAR d'une fréquence de 45 minutes en heures de pointe à un cadencement de 15 minutes sur les plages horaires de pointe du matin et du soir.

Nous poursuivons par ailleurs nos efforts pour améliorer et sécuriser l'usage des deux roues. Des stations d'accueil de vélos couvertes sont mises en place. Nous mettons à la disposition des agents une flotte de 80 vélos de service, pour l'heure répartis sur Rouen mais qui seront prochainement déployés sur Le Havre et Dieppe. Ces vélos permettront aux salariés d'effectuer de courts trajets pendant leur temps de travail.

Nous avons également élaboré des fiches de transport, proposant, pour les principaux sites du Département, l'offre de transport en précisant les réductions de coût éventuelles possibles à l'occasion de l'adoption d'un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Un site Internet a récemment été ouvert pour détailler les possibilités offertes aux agents en matière de covoiturage sur le territoire. Je reviendrai en détail sur cette innovation dans la suite de ma présentation.

Un plan de communication interne massif a été mis en œuvre pour informer les agents du Département sur les différentes offres de transport disponibles.

Nous étudions actuellement la possibilité de proposer aux agents des titres de transport uniques pour les déplacements professionnels. Cette solution a été envisagée pour permettre à certains agents de dépasser leurs réticences face aux opérations d'avance de frais et de démarches en vue d'en obtenir le remboursement.

Débats avec la salle

Bruno MORICE, Journaliste

Les vélos proposés sont-ils à assistance électrique ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Nous en proposons deux, disponibles à l'Hôtel du Département et prioritairement accessibles aux agents effectuant les trajets les plus longs, sur réservation.

Je vous présente à présent l'expérience menée par le Département consistant à construire un site Internet dédié au covoiturage. Le site vise à mettre en relation des habitants souhaitant effectuer du covoiturage sur le territoire départemental, aussi bien pour déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail que pour tout autre type de déplacement. Après inscription, les personnes peuvent soit consulter des trajets disponibles pour du covoiturage effectué par d'autres, soit proposer son propre trajet. L'utilisateur peut choisir d'être conducteur ou passager. Nous avons recherché une configuration la plus simple possible pour le site. L'utilisateur choisit une ville de départ et une ville d'arrivée ; le site sélectionne alors automatiquement les offres correspondant à la demande exprimée. Si le trajet n'existe pas, l'internaute peut choisir un périmètre plus important pour trouver un tiers répondant à ses attentes en termes de déplacement. Une fois un trajet retenu, les informations sur l'horaire de départ sont fournies.

Développons l'exemple d'un conducteur proposant un trajet entre Le Havre et Etretat. Cette personne part tous les jours du Havre à 8 heures 45 minutes et rentre d'Etretat pour Le Havre à 16 heures 45 minutes. Elle précise en outre qu'elle ne circule pas le mercredi. Si ces modalités intéressent un internaute souhaitant réaliser ce parcours en covoiturage, il peut alors directement contacter le conducteur, de manière anonyme dans un premier temps puis par échange de mails.

Bruno MORICE, Journaliste

Qu'en est-il pour la population ne disposant pas d'une connexion Internet ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Des bornes Internet seront mises à disposition dans les Maisons du Département. Le site propose le même service via une présentation sous forme de cartographie du territoire.

Bruno MORICE, Journaliste

Les personnes covoiturées participent-elles au financement du trajet ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Il existe une charte de covoiturage précisant certaines bonnes pratiques en la matière. Le Département s'engage à mettre en relation les personnes et les laisse libres de s'organiser. Un module sera prochainement ajouté sur le site afin de permettre aux personnes d'estimer le coût du déplacement pour le partager équitablement.

Parallèlement à ce dispositif, le Département travaille à deux autres projets. D'abord, nous réfléchissons à un service de transport à la demande. Complément des lignes régulières départementales, il s'adresse aux personnes rencontrant des difficultés à accéder aux transports en commun. Les lignes sont virtuelles : elles ne sont pas utilisées de manière régulière et disposent d'horaires et d'arrêts bien identifiés. Ces transports sont activés uniquement lorsqu'une réservation est effectuée par téléphone la veille pour un créneau défini.

Bruno MORICE, Journaliste

La flotte de minibus est-elle importante ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Je ne dispose pas du chiffre exact. Une expérimentation est à l'œuvre depuis quelques mois sur certains bassins. Nous envisageons de généraliser ce dispositif à l'ensemble du territoire au 1^{er} janvier 2009. Le service s'appelle Minibus. Ces derniers circulent du lundi au samedi, entre 8 heures et 18 heures et avec une inscription préalable la veille avant 17 heures. La tarification départementale s'applique à cette prestation, qui complète les lignes départementales régulières. La tarification fonctionne d'après un principe selon lequel un trajet vaut deux euros, quelle que soit la distance effectuée ou l'horaire choisi.

Bruno MORICE, Journaliste

Ce dispositif est-il ouvert aux personnes handicapées ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Les autocars et les minibus sont spécialement occupés pour accueillir les personnes à mobilité réduite et handicapées, qui rencontrent des difficultés à se déplacer via les lignes régulières.

Elisabeth BATCAVE

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

Les salariés empruntant des vélos signent-ils un contrat ? Quelle est leur responsabilité ? Que se passe-t-il en cas de détérioration d'un vélo ? Les salariés sont-ils équipés de casques et de vêtements pour les rendre visibles ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Les vélos sont utilisables uniquement pendant le temps de travail. Ils sont assurés sur ce temps de travail. Les agents peuvent s'en servir en dehors du créneau horaire allant de 12h00 à 14h00, sauf s'ils doivent se rendre dans le restaurant administratif pour déjeuner. L'équipement de pluie n'est pas encore proposé. Toutefois, un sac, contenant un casque un gilet fluorescent, des pinces pour le pantalon, etc., est fourni avec chaque vélo. L'entretien du parc est effectué par le garage départemental.

Elisabeth BATCAVE

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

A Dunkerque, nous avons mis en place un système identique au vôtre. Les vélos achetés par la Communauté Urbaine pour ses salariés ne circulaient pas assez. Le principal problème consistait pour les utilisateurs à ramener les vélos à chaque déplacement, y compris du travail au domicile. Or, la gestion de prêt des vélos n'est pas à calquer sur celle du véhicule de service, ou véhicule de fonction. Il s'agit d'un dispositif au cœur de la recherche de conciliation des temps des vies personnelle et professionnelle. Les salariés disposent maintenant de 15 jours pour ramener le vélo, et signent un contrat, stipulant qu'ils doivent retourner le vélo dans l'état dans lequel ils l'ont retiré.

Quant aux autres modes de transport spécifiques et adaptés, quelques exemples :

Pendant le carnaval, il est impossible de circuler en voiture dans la ville. Les bus et les trains sont gratuits.

Par ailleurs, le TERGV, opération menée en été, avec la région Nord-Pas-de-Calais, associe TGV et bus pour transporter les usagers jusqu'à la plage, au tarif unique de 1 euro : opération TER-MER.

Enfin, une initiative en place concerne plus particulièrement les étudiants. Les sites de l'université ULCO (Université du Littoral de la Côte d'Opale) étant répartis entre Dunkerque, Calais et Boulogne, pour faciliter les déplacements des étudiants, des bus BCD (Boulogne-Calais-Dunkerque) ont été équipés de systèmes pour accrocher les vélos.

Bruno MORICE, Journaliste

Un salarié du Département de Seine-Maritime utilisant un Cyclic, vélo en libre service, est-il couvert dans la plage horaire de 12h00 à 14h00 ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Il est alors en situation d'utilisation personnelle d'un mode de transport urbain.

Sophie KOENIG

Chargée de mission Temps Urbains – Mairie de Dijon

Dans le cadre du PDE mis en place à la Ville de Dijon, il a été proposé au personnel municipal un système de location de vélos à l'année au prix de 15 euros par an, sans caution, avec le kit de sécurité.

Dominique ROYOUX

Directeur du Service Recherche et Développement – Agence des Temps de Poitiers

Monsieur Brossault, vous avez indiqué que 600 agents ont opté pour un abonnement de bus financé pour moitié par le Département. Dans quel périmètre se trouvent ces agents ?

Par ailleurs, pour les salariés dont le domicile est situé à plus de 30 minutes du lieu de travail, le minibus 76 constitue-t-il leur moyen de transport alternatif ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Nous n'avons pas encore de retour d'expérience pour le PDE, mis en place il y a un mois seulement. Une étude sera menée au début de l'année 2009 pour évaluer l'impact de ce plan. Nous pourrions en particulier savoir si les 600 inscrits à un abonnement de transports en commun étaient déjà utilisateurs d'un mode de transport en commun.

Les salariés dont le domicile est situé à plus de 30 minutes de leur lieu de travail utilisent le train ou la voiture. Ils ne font pas appel au système du minibus.

De la salle

Je souhaiterais savoir de quelle manière a été abordée la question de l'assurance au niveau du covoiturage. Quelles sont les responsabilités en cas d'accident ? Quelle assurance se déclenche ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Je n'ai pas la réponse à cette interrogation. J'ai davantage en charge l'aspect technique du projet.

Philippe THILLAY

Directeur du Crajep (Comité Régional des Associations de Jeunesse et d'Education Populaire)

Votre exposé décrit les actions pratiques mises en œuvre par le Département à destinations des individus. Le problème du rapport au transport ne tient pas uniquement à des réponses économiques ou logistiques. La démarche relève également d'une conception du « vivre ensemble ». En la matière, que fait le Département, qui possède une compétence dans le domaine social, pour développer la solidarité et la cohésion sociale ? Les enjeux du développement durable ne consistent pas uniquement à changer de mode de transport, mais plus largement à changer de civilisation, de rapport au temps et repenser nos conceptions du « vivre ensemble ». Je ne cerne pas de quelle manière Internet induira une autre manière de vivre ensemble. Sur le sujet, je crois qu'il y aurait moyen de mobiliser la société civile et les réseaux associatifs, en contact avec les personnes les plus éloignées d'Internet, pour développer des rapports avec eux.

De la salle

Je suis chargé de mission Economie Sociale et Solidaire au sein du Département de Seine-Maritime. Le Département a fait son travail en mettant en place un certain nombre d'outils. En revanche, il n'a pas compétence à organiser le covoiturage. L'initiative associative peut prendre le relais.

Philippe THILLAY

Directeur du Crajep (Comité Régional des Associations de Jeunesse et d'Education Populaire)

Ma question portait sur la capacité des individus à engager la démarche. Je souhaitais savoir comment le Département mobilisait éventuellement le réseau associatif pour inciter les personnes à opter pour le covoiturage. Les sites dédiés à cette forme de déplacement existaient déjà avant la mise en place de celui du Département. Or les personnes en difficulté sociale n'ont pas accès à Internet et sont éloignées des pratiques de covoiturage. La voiture reste encore un domaine privé.

Bruno MORICE, Journaliste

L'outil proposé par le Département a le mérite d'exister.

De la salle

Je souhaite vous interroger sur le coût économique du PDE et ce que le Département compte en retirer. Je souhaite également connaître les raisons pour lesquelles vous n'avez pas instauré la gratuité des transports en commun, au lieu du financement partiel de l'abonnement, pour vos salariés.

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

L'étude a coûté 30 000 euros. L'action sur les transports en commun – la participation à hauteur de 50 % du prix de l'abonnement – présente un coût d'environ 200 000 euros par an à compter de 2009, avec l'éventualité d'un dépassement de cette enveloppe.

Les économies escomptées devraient être perceptibles en matière de stationnement. Pour bénéficier des dispositions du PDE, les salariés doivent abandonner le privilège que représentait leur place de parking, payée par le Département.

Quant à la gratuité, la Direction n'a pas souhaité l'instaurer. Nous avons observé que dans certaines structures, elle n'attirait pas mécaniquement des individus vers les transports en commun. Le prix n'est pas en effet le seul facteur décisif dans le choix en faveur du transport en commun.

De la salle

La gratuité peut même avoir des effets négatifs.

Dans les Côtes d'Armor, notre dispositif de transport à destination des personnes âgées, Tibus, obéit aussi au principe de réservation par téléphone. Nous avons initialement instauré un système de boîte vocale. Nous avons constaté que les personnes âgées préféreraient avoir un interlocuteur physique pour leur répondre et non une machine, qu'ils ne savaient pas utiliser. Dans l'expérience rouennaise, la réservation est-elle réalisée via une machine ou une personne prend-elle les appels ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Nous avons mis en place le système de boîte vocale. Avec la généralisation de la démarche, nous allons mettre en place des centrales de réservation, qui diffusera également une information sur les déplacements.

De la salle

A Poitiers, une initiative avait été conduite lors de la journée de la mobilité sur la place d'armes. Des panneaux de signalisation de toutes les communes du Département de la Vienne ont été installés et ont donné lieu à du « speed covoiturage ». Les personnes se rencontraient directement au niveau des panneaux et échangeaient sur leurs souhaits de déplacement. Ce rassemblement a eu un retentissement important et mérite d'être dupliqué je crois.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Sur le Grand Lyon, dans le cadre du PDE, les services de la collectivité ont dû rendre des voitures, qui ont été regroupées dans un pool. Les agents ayant besoin d'une voiture en font la demande et l'utilisent le temps de leur mission, ce qui a réduit le nombre de voitures. Il est difficile de dire si le PDE coûte plus cher financièrement par les 800 abonnements en partie pris en charge par la collectivité-employeur qu'il ne rapporte financièrement. Mais un PDE « rapporte » en termes de développement durable. Il y a eu environ 50% de report modal !

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Nous réfléchissons également à la mutualisation des parcs automobiles.

De la salle

Pourquoi ne pas avoir fait appel aux taxis du territoire, disposant d'une centrale d'appels, pour les transports à la demande ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Nous avons noué des contrats avec les taxis dans l'Agglomération de Rouen.

Christine DUNET

Chargée de mission – Département de Seine-Maritime

Je ne suis pas certaine que le PDE ait facilité la conciliation des temps des agents par le choix exclusif des transports en commun ou de la place de parking. Lorsque les questions d'organisation du temps et des activités de la semaine ou encore les déplacements avec des enfants se posent, le choix de la voiture dans ce cas est rapidement préféré. Il aurait peut-être été plus judicieux d'opter pour un cadre réglementé mais plus souple.

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Je suis plutôt d'accord avec votre point de vue. Il fallait engager les travaux et les actions dans un cadre défini. Nous avons reçu des remarques allant dans le sens de la vôtre. Nous allons donc examiner les voies par lesquelles nous pouvons assouplir le dispositif.

Toutefois, si nous autorisons le cumul de plusieurs formules, nous aboutirons à une palette de demandes diversifiées et nous n'obtiendrons certainement pas les gains attendus à travers le PDE en termes de bénéfices environnementaux par exemple.

Brigitte JOLIVET

Conseillère municipale – Mairie de Bonsecours

Une étude pourrait-elle être envisagée pour mesurer les impacts d'un PDE destiné aux familles ? J'évoquerai l'exemple de l'accès au Lycée Galilée à Franqueville-Saint-Pierre, réellement problématique : les pistes cyclables, la sécurité des trottoirs ou bien encore les moyens de transport sont insuffisants. Un plan concernera-t-il les établissements scolaires ?

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Le Département agit principalement au niveau des collèges. L'accessibilité de ces établissements pourrait faire l'objet d'une réflexion dans une deuxième phase de déploiement du PDE.

De la salle

Certains établissements scolaires à Chambéry ont mis en œuvre ce type de dispositif, après accord de tous les échelons des pouvoirs publics.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Deux des piliers de la politique des temps consistent en la concertation et la conciliation des temps. Les femmes italiennes évoquées par Patrick Vassallo plus tôt ont réussi à instaurer des discussions quadripartites : avant de prendre une décision, la collectivité, les salariés, les patrons et les représentants syndicaux, associatifs, d'usagers, etc. se réunissent et échangent. Une politique des temps imposée brutalement est vouée à l'échec. Nous avons pour notre part réussi à ouvrir la Mairie entre 12h00 et 14h00 après 6 mois de négociations pour convaincre toutes les parties prenantes.

Habib MOUFFOKES

Conseiller municipal délégué au Bureau de Temps – La Rochelle

Le Département propose-t-il des formules incitatives – chèques carburant, gratuité du stationnement en ville, etc. – aux personnes utilisant leur véhicule en covoiturage ?

A La Rochelle, nous avons initié le « Car à pattes » : nous avons identifié des trajets en ville entre le domicile et l'école dans chaque quartier, trajets qui pourront être modifiés par les parents. Certains parents emmènent leurs enfants en suivant le trajet tout en emmenant les enfants d'autres parents se trouvant sur leur parcours. Cette formule a connu un grand succès.

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Le Département a dans un premier temps souhaité proposer un outil de mise en relation. Dans le cadre du PDE interne, nous allons mettre des places de stationnement à la disposition des agents utilisant leur voiture en covoiturage. En revanche, nous n'accordons pas de chèque carburant ni aucune autre forme de réduction.

Je rajoute que nous mettons en place sur le territoire des aires de covoiturage sécurisées et fonctionnelles, au niveau des échangeurs autoroutiers, de l'aéroport de Boos, etc.

Elisabeth BATCAVE

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

J'ai une réflexion à vous faire partager à propos du covoiturage : Même si une personne trouve une offre qui lui convient au niveau des horaires, elle n'aura peut-être pas envie de partager l'espace clos de la voiture avec des inconnus.

Par ailleurs, j'ai mis en place un « Pedibus » à Dunkerque. Dans le même état d'esprit que ce que j'ai décrit pour le covoiturage, les parents ne confiaient pas leurs enfants à des inconnus. Les rares parents – pour ne pas dire seulement moi – qui emmenaient les enfants d'autres étaient bénévoles, et travaillaient. En outre, les enfants se regroupent généralement entre ceux qui se connaissent. Finalement, tout le monde est favorable au « Pedibus », surtout si quelqu'un d'autre emmène leurs enfants. Faut-il dès lors proposer un service qui n'est pas si demandé ? Est-ce à la ville de le prendre en charge ?

Bruno MORICE, Journaliste

Merci pour vos réflexions. Véronique Michaud présentez-nous le Club des Villes Cyclables.

II. Le Club des Villes Cyclables

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Je suis Secrétaire du Club des Villes Cyclables, devenu « Club des Villes et Territoires Cyclables ». Créé en 1989 par 10 villes, le Club regroupe aujourd'hui plus de 1 000 collectivités, parmi lesquelles des agglomérations, quelques Départements et des régions. Le vélo représente aujourd'hui un enjeu de territoire.

Nous réfléchissons tous ensemble aux questions des transports, de la mobilité et de l'urbanisme et ainsi que de la temporalité. Le vélo a beaucoup profité de cette ouverture.

Je travaille au sein du Club depuis l'an 2000. Les villes intervenant aujourd'hui sont toutes membres du Club. Il y a vingt ans, Strasbourg était la seule ville dans laquelle le vélo n'avait pas disparu et qui n'avait pas été autant livrée à la voiture que les autres villes. Les itinéraires cyclables y avaient, au contraire, toute leur place. Les neuf autres villes se demandaient de quelle manière introduire le vélo. Les dix élus engagés dans le Club devaient faire faire et dépasser de nombreux scepticismes ou même des refus des maires en particulier. Le point de blocage consistait en la difficile sécurisation des parcours cyclables et leur coût relativement élevé. Le Club a puisé sa légitimité dans la recherche d'une rupture avec les idées reçues sur le vélo et d'exemples recueillis à l'étranger. L'approche du problème et les solutions envisagées étaient globales et n'étaient pas uniquement dédiées au vélo. L'encouragement et la sécurisation de la pratique du vélo passaient alors – et passent toujours – par la maîtrise du trafic automobile. Une nouvelle affectation de l'espace public a été mise en œuvre. Nous avons ainsi introduit la zone 30 dans le Code de la route en 1990. A l'époque, nous devions élaborer la boîte à outils – itinéraires cyclables, bandes cyclables, pistes dédiées, zones 30,

à mettre à la disposition des élus et des techniciens. Ces démarches sont aujourd'hui à l'œuvre dans les villes, d'une manière moins marquée dans les agglomérations.

En 2001, le Club comptait 450 villes adhérentes. Une prise de conscience a alors émergé : les transports publics représentent un enjeu important et plus encore, un projet de ville. Pendant le mandat, en mai 2005, est apparu à Lyon un nouveau mode de mobilité à base de vélo : le Vélo'V, « transport public individuel ». Cette nouvelle forme de déplacement va bouleverser le paysage et balayer un certain nombre d'idées reçues et de réticences des décideurs. L'intérêt du système Vélo'V tient dans sa visibilité, sa disponibilité, sa facilité d'appropriation, son réseau maillé ou encore son effet de masse. Les enquêtes d'opinion concluaient à l'adhésion de la population au système. Or, sur le terrain, nous avons observé que les personnes demeuraient très attachées à leur voiture. L'écart s'est malgré tout réduit entre les pourcentages de l'utilisation de la voiture et ceux en faveur du vélo.

Sur de courtes distances, le vélo l'emporte toujours face aux autres modes de déplacement – bus, voiture, piéton, etc. Le message ne consiste cependant pas à mettre tous les citoyens sur des vélos.

Les parcs de stationnement ont permis d'introduire une véritable liberté dans l'emploi du vélo et de le rendre visible. Les publicitaires se sont également emparés de ce mode de déplacement, le rendant encore une fois visible et crédible.

Le vélo est utilisé à des moments où les transports collectifs disparaissent : il permet par exemple de réaliser les derniers mètres ou kilomètres ou de sécuriser les déplacements nocturnes. Le vélo trouve ainsi sa place dans une mobilité interstitielle, ou encore dans un « cocktail de transports ». Plutôt que nous cantonner à des schémas monomodaux, nous avons préféré opter pour la combinaison des modes de déplacement. Lorsqu'une personne se sent prisonnière d'un choix, elle n'y adhère pas. Pour les parcours de plus de trente minutes ou les déplacements situés hors du réseau de transports urbains, le vélo s'impose petit à petit comme un mode crédible et praticable, dès que des parcs sont positionnés à des endroits « stratégiques » - des gares TER par exemple.

Néanmoins, les décideurs sont encore aujourd'hui réticents. En matière de chèque Transports par exemple, lorsque les personnes se trouvent sur le territoire couvert par le PTU (Périmètre de Transports Urbains), elles sont remboursées de leur abonnement transports à hauteur de 50 %. Si en revanche, elles préfèrent utiliser leur voiture, elles ne bénéficient d'aucune mesure financière. Si ces personnes circulent en voiture hors du PTU, elles peuvent obtenir un chèque essence. Nous avons milité pour que les territoires à la périphérie du PTU puissent être investis par des combinaisons de modes – vélo et transports en commun – ne soient pas uniquement abandonnés à la voiture. Cette idée demeure un enjeu de société important aujourd'hui. Le choix du vélo pourrait être aidé financièrement.

Les individus, notamment utilisateurs de réseaux souterrains, sont incapables d'évaluer les distances en temps. A Paris en 1995, une grève totale de la RATP pendant un mois et demi a permis aux Parisiens de redécouvrir les vertus du vélo et la prise en compte des temps de déplacement.

• **Débats avec la salle**

Françoise BUFFET

Adjointe au Maire de Strasbourg

Le développement du vélo à Strasbourg a été opéré principalement à partir de l'extension des pistes cyclables, courant aujourd'hui sur 560 km. Il circule 160 000 vélos dans la ville, qui n'a instauré ni Vélib ni Vélo'V, pour une population de 260 000 habitants.

Le fait que Strasbourg soit une ville située en plaine et peu étendue a facilité l'accès au vélo.

Contrairement à un a priori courant, le vélo se déploie davantage dans les villes du nord que dans celles du sud. Au Pays-Bas, le taux d'utilisation du vélo s'élève à 35 %. A Strasbourg, nous visons un taux de 15 %.

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Le réseau était peu développé à Strasbourg. Une enquête menée en France sur l'image des modes de déplacement a révélé que Strasbourg était la seule ville dont les habitants disaient que le vélo était « pratique » – là où les occupants d'un autre territoire disaient « ludique », « sportif », « de loisirs », etc.

Je voudrais évoquer la situation de la piste dédiée. Une réflexion menée dans le cadre du Club a identifié que la piste parfaitement séparée du trafic pouvait être une solution lorsque sur certaines voiries la séparation des flux était nécessaire. Elle n'était toutefois pas l'option unique. Dans les centres urbains denses, cet isolement des vélos déplace en réalité les problèmes de sécurité aux carrefours.

De la salle

Que pensez-vous d'une application du Code de la route qui accorderait la priorité aux vélos et aux piétons ?

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Nous travaillons à un Code de la rue, inspiré des réflexions des Belges sur la question.

Les piétons sont incités à traverser sur les passages prévus à cet effet. Les zones 30 ne comptent pas de passage piéton. La rue ne doit pas être pensée comme des tuyaux dans lesquels passent respectivement les voitures, les vélos et les piétons. Elle constitue un espace avec différentes fonctions.

La démarche en faveur d'un Code de la rue et de pistes cyclables a été lancée par Dominique Perben, Ministre des Transports, en avril 2006.

Le travail vient d'aboutir, à travers la parution d'un décret le 30 juillet dernier. Le décret introduit des modifications dans le Code de la route : la zone 30 a été légèrement redéfinie ; une zone de rencontre a été créée, dans laquelle la priorité a été donnée aux piétons et limitée à 20 km/h. Nous avons toutefois eu des remarques de personnes malvoyantes, qui ont eu le sentiment de perdre énormément de repères avec ces modifications.

La généralisation des rues à double sens cyclables prendra prochainement effet dans la zone 30 et dans les futures zones de rencontre.

De la salle

Je ne cerne pas votre réticence à l'égard des parcours dédiés. Je crois qu'en France, nous avons l'habitude de fournir les outils sans les sécuriser. Dans tous les pays du Nord, la question des carrefours et des zones dédiées est totalement réglée. Un problème prégnant d'éducation des automobilistes doit également être résolu. La situation demeure accidentogène. La cohabitation des vélos et des bus me semble génératrice de stress.

A Paris ou à Lyon par exemple, l'offre a créé la demande.

Je crains que les usages ne s'inscrivent pas dans un processus pérenne et qu'ils demeurent un effet de mode.

L'effort réalisé pour les tramways n'est pas de nature à sécuriser les parcours en ville. Les jeunes, aujourd'hui à vélo ou en rollers, prennent des risques.

Mon expérience de cycliste m'amène à dire que faire du vélo dans des villes des pays du Nord, qui possèdent aujourd'hui une culture du vélo, – est plus rassurant que circuler en vélo à Paris.

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Je vous rejoins sur la plupart de vos remarques. Les données chiffrées ne mettent pas en évidence la dangerosité des déplacements des vélos au milieu des autres modes de déplacement.

Je circule à Paris à vélo. Je reconnais que je ne m'aventurerais pas dans les rues de Paris avec un(e) novice. Les couloirs de bus sont praticables par des cyclistes avertis ; ils ne sont pas propices à un rythme de balade. Il existe une diversité de cyclistes et d'aménagements. A Paris, sur certains itinéraires, il est prévu des pistes, dont les trottoirs sont très larges, pour les cyclistes qui ne sont pas totalement confirmés. Pour ceux qui se sentent plus « vaillants », la circulation sur la chaussée est possible.

Bruno MORICE, Journaliste

Véronique Michaud, pensez-vous que lorsque l'on prend son vélo, on gagne du temps ? Ou bien faut-il le combiner à d'autres modes de transport ?

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Le gain de temps est indéniable sur les courtes distances. La chaîne des déplacements doit être facilitée, à travers la possibilité du stationnement à domicile et à destination. Les conditions de circulation doivent également être prises en considération. Sur des distances plus lointaines, il est possible d'envisager par exemple l'utilisation d'un vélo à assistance électrique. Mais, cet équipement étant plus cher et plus fragile qu'un simple vélo, se pose alors la question de son stationnement. Des box sécurisés peuvent être installés.

L'idée d'associer le vélo et le TER fait son chemin peu à peu dans les esprits et je suis heureuse de cette évolution positive des mentalités.

Bruno MORICE, Journaliste

D'après vous, le vélo permet-il de gagner du temps ou de prendre son temps ?

Véronique MICHAUD

Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables

Le vélo représente un amplificateur de mobilité ; il permet un gain d'accessibilité et surtout de rester en contact avec le territoire traversé.

La communication réalisée autour de l'usage du vélo, mode qui respecte l'environnement et qui fait par conséquent de l'utilisateur un bon citoyen, peut conduire à penser que la pratique du vélo demande un effort. Pour dépasser la notion de souffrance, je crois que le vélo doit être présenté comme un mode de mobilité active.

EN EUROPE : LES ACTIVITÉS DE BARCELONE

Participant à la table ronde :

Maïté BERTRAN, mairie de Barcelone

Merché ALVIRA, mairie de Barcelone

Patrice VUIDEL, consultant Afet (Association Française de l'Excellence Territoriale)

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Je remercie Tempo Territorial pour son invitation, Dominique Bernard pour sa patience et Thérèse avec laquelle de nombreux échanges ont eu lieu en amont de ces journées.

Deux documents, l'un présentant les journées européennes organisées en février 2009 à Barcelone et l'autre détaillant les propositions de constitution d'un réseau des villes européennes, ont été mis à la disposition des participants.

Un projet, relatif à un réseau d'entreprises à Barcelone, sera développé au cours de cette présentation.

Maïté développera, pour sa part, un projet en cours ancré dans les quartiers et touchant aux temps éducatifs et aux temps familiaux.

Ces présentations sont davantage techniques que politiques. Elles vous fourniront quelques éléments de fond sur les nouveaux usages sociaux du temps à Barcelone. Le principal axe d'étude consiste à favoriser l'équilibre physique et psychique des personnes, dans une perspective de santé, de développement de la participation citoyenne et d'information sur le droit des citoyens et des femmes notamment.

I. Quelles politiques temporelles ?

Parallèlement au développement des plans urbanistiques, nous devons réfléchir au niveau des villes sur la prise en compte des questions temporelles. L'un des principaux axes de travail concerne la question des valeurs, des représentations et du changement social. Les villes qui prennent en compte ces questions se sont lancées dans des stratégies de réflexion sur l'innovation et l'avenir.

En tant qu'administration locale, nous ne pouvons ignorer le temps des personnes dans nos réflexions. La première ligne directrice consiste à poser les questions de la solidarité, de l'égalité entre hommes et femmes, de la parité ou encore de la maîtrise de son propre temps. Dans ce cadre, le temps est à la fois objet et facteur de citoyenneté. La conciliation se traduit entre autres actions par la levée de quelques préjugés profondément ancrés et relatifs aux tâches relevant du féminin et celles attribuées aux hommes.

Nous pensons que les politiques temporelles doivent s'appuyer sur les nouvelles technologies ou en permettre l'utilisation. Elles doivent en outre contribuer à imposer un rythme de vie quotidienne plus soutenable dans la ville.

Nous devons tendre vers une diversification et une souplesse des horaires dans les services, qu'il s'agisse des offres d'équipements ou au sein des entreprises. L'homogénéité des horaires doit être limitée autant que faire se peut. Les horaires d'ouverture des commerces doivent également être strictement définis.

Les réflexions doivent tenir compte de la vie quotidienne et du cycle de vie des individus.

Je vous présente à présent différents projets et des actions concrètes dans lesquelles nous nous sommes engagés.

II. Le réseau d'entreprises

Une étude conduite a porté sur les conséquences de l'arrivée massive des femmes sur le marché du travail. Ce mouvement a incité certains entrepreneurs à réfléchir aux horaires de travail. Les entreprises ont, dans un premier temps, intégré la démarche dans une logique de responsabilité sociale. Les premières mesures ont porté sur l'organisation des horaires. Les entreprises ont été invitées à se réunir pour réaliser un travail commun, recueillir les informations utiles et partager les expériences. Les principales craintes des entreprises tenaient à une baisse de leur productivité ou de la qualité de leur production du fait de l'introduction d'horaires flexibles. Après discussions et échanges, il est apparu que les horaires flexibles conduisaient, au contraire, à davantage responsabiliser les individus. Les entreprises ont mis en place un système de banque du temps, autorisant une certaine souplesse dans les horaires de travail.

Mercadona, chaîne de supermarchés, a mené une réflexion en lien avec le travail des caissières et les temps de forte activité et d'activité plus calme. Les solutions à mettre en place devaient satisfaire toutes les parties en présence.

Une loi d'égalité a été votée en Espagne et oblige les entreprises à constituer un plan en faveur de l'égalité.

Le réseau d'entreprises s'organise autour de quatre journées annuelles. Elles sont l'occasion de la mise en place de formations avec l'appui de l'administration locale et une publicité gérée par les collectivités locales. Les entreprises peuvent par ailleurs solliciter l'avis et le conseil gratuit d'experts sur les actions ou les politiques temporelles qu'elles souhaitent mettre en place.

Le temps personnel demeure fortement structuré par le temps de travail. L'administration doit trouver un moyen d'agir sur ces temps. Les réflexions sont enrichies par des études menées par des universitaires. Ces derniers cherchent à mesurer, au travers d'équations mathématiques et d'indicateurs quantitatifs, le bénéfice que peuvent retirer les entreprises si elles prennent soin de leur capital humain.

La ville de Barcelone mène des actions en matière d'urbanisme et de mobilité. Elle déploie, comme le font d'autres cités, son dispositif « Barcelone en bicyclette ». La municipalité a travaillé sur les horaires d'ouverture des marchés, des musées, etc., en particulier sur les accès de nuit. Parmi les démarches, le métro nocturne le samedi connaît un large succès. Une action à destination des étudiants et portant sur l'ouverture des bibliothèques en nocturne a également été appréciée.

Un effort en vue d'informatiser toutes les démarches administratives afin de les rendre plus accessibles est conduit. Un projet en cours concerne l'établissement d'un pacte social des temps de la ville avec l'ensemble des acteurs sociaux de la ville – syndicats, universités, entreprises, associations, etc., qui travailleraient autour de tables de concertation. L'implication des médias, d'artistes, d'écrivains et des personnalités ou des institutions potentiellement forces de relais est recherchée.

La communication sur les différentes démarches est essentielle. Elle est diffusée via Internet ou encore par des campagnes de sensibilisation.

Au-delà des frontières de la ville, un autre projet ambitieux propose de faire émerger un réseau européen de villes engagées dans une démarche de politiques sociales des temps. Ces axes seront présentés lors des rencontres de Barcelone des 4 et 5 février 2009.

• **Débats avec la salle**

Elisabeth BATCAVE

Mission Temps, Communauté Urbaine de Dunkerque

Au congrès de Barcelone en 2006, un représentant de l'Union européenne avait invité très vivement et de façon très directive l'Espagne à s'aligner sur le rythme des autres pays européens, Qu'en est-il de cette surprenante injonction ?

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Chaque ville vit à son propre rythme, induit par sa culture, qu'il faut respecter. Il est difficile de déterminer de manière définitive le rythme optimal pour conduire les réflexions et les actions. Au-delà des rythmes particuliers de chaque cité, les problématiques en termes de conciliation des acteurs, d'égalité, d'horaires de travail ou d'accès aux services sont très proches quel que soit le territoire.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Je souhaiterais connaître les horaires appliqués aux transports en communs à Barcelone. A Lyon, nous sommes souvent renvoyés à cet exemple de ville presque mythique pour nous en inspirer.

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Le métro circule jusqu'à minuit en semaine et toute la nuit du samedi jusqu'à 6 heures du matin. Le coût de cette initiative est relativement élevé. Les autobus circulent quant à eux toute la nuit sur l'ensemble du réseau barcelonais.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

A Lyon, le métro circule jusqu'à minuit et demi. Les jeudis, vendredis et samedis, trois lignes de bus prennent le relais d'heure en heure entre 1 heure et 5 heures du matin, du centre ville vers les campus de la ville. Ce sont « Les navettes Pleine lune ». Nous avons constaté que près de 10 % des usagers de ces bus étaient des salariés travaillant la nuit.

Je me joins à la proposition évoquée par Merché de mettre en place un réseau européen.

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Je soutiens également l'initiative. Celle-ci émane-t-elle de la ville de Barcelone directement ? Ou bien la ville est-elle elle-même engagée dans un réseau national du type Tempo qui rassemble toutes les propositions et démarches ?

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Au niveau de la région catalane, des villes de taille moindre que Barcelone travaillent également sur les politiques temporelles. Un réseau existe entre l'équivalent des Départements français dans cette région catalane. Le congrès de février prochain sera l'occasion de réunir toutes les villes espagnoles intéressées à la question de la gestion des temps. La thématique demeure encore au stade du démarrage dans beaucoup de villes. La coordination et le rassemblement des espaces autour des politiques temporelles s'avèrent plus complexes que la cohésion des territoires pour des thématiques sportives ou culturelles par exemple.

De la salle

La notion de pacte social est-elle particulière à Barcelone ? A quoi se rapporte-t-elle ?

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Il s'agit d'impliquer et de faire participer les acteurs de manière démocratique et citoyenne sur la question des temps à travers un outil représenté par le pacte. Après des réflexions menées en commun, les actions sont déclinées au niveau des quartiers.

Maité BERTRAN

Mairie de Barcelone

Je vous présente maintenant un programme déployé par la mairie de Barcelone destiné à aider les familles dans leur gestion des temps et leurs relations avec les institutions démocratique, en rapport avec la petite enfance et l'adolescence. Il vise à faciliter la mobilité.

Barcelone est décentralisée et compte 10 districts – équivalents des mairies de quartiers, dans lesquelles sont conduites des politiques des temps. Le programme est mené en partenariat avec l'institut d'éducation de Barcelone et avec la fondation Jaume Bofill qui mène des études sociologiques. Les opérations sont régies par la mairie de Barcelone, au sein du Département « Usages du temps ». Les maires de chaque district participent activement aux travaux. Les objectifs prioritaires du programme visent à favoriser la conciliation des temps des familles, harmoniser et faciliter les déplacements et les activités extrascolaires des parents avec leurs enfants.

En Catalogne, les horaires scolaires s'étendent de 9 heures à 16 heures, du lundi au vendredi, avec une pause déjeuner à 14 heures. Ces horaires ne sont pas compatibles avec ceux du travail des parents. Le programme cherche à soutenir les parents en activité, en organisant pour les élèves des activités extrascolaires. Il est conduit avec l'accord des parents et suite à un consensus sur les tarifs, les horaires et les activités. Différentes étapes sont à l'œuvre pour aboutir au choix des activités pour les enfants : un diagnostic est d'abord posé avec les agents éducatifs et sociaux, avant de recueillir l'avis des pères et des mères via un questionnaire et de mener un entretien avec toute la famille. Le processus est participatif. Ces études informent sur les besoins en termes d'activités, des services, d'ajustement des horaires et les réalités de chaque quartier. Les conclusions des études sont ensuite renvoyées aux différentes parties prenantes du dispositif. Finalement, un plan d'action concerté relatif aux activités à proposer aux familles est mis au point. Les actions ont consisté à ouvrir les cours d'écoles les week-ends pour permettre aux familles de pratiquer diverses activités. Durant la semaine, un service d'accompagnement, proche du système des centres de loisirs, des enfants d'un collège à un autre permet de proposer des activités extrascolaires. Ce service est organisé en collaboration avec l'association des parents d'élèves.

Des supports, un guide et un site Internet détaillent l'ensemble des activités offertes à tout enfant ainsi que leurs lieux et leurs horaires. Le prix ne représente pas un frein. De plus, les activités proposées par un quartier sont accessibles et ouvertes aux enfants des autres districts. Un responsable est désigné par quartier pour coordonner les opérations avec les agents sociaux, éducatifs et les techniciens.

Le programme a débuté en 2006. En 2008, 20 000 diagnostics ont été menés à la rentrée ; 20 770 élèves ont bénéficié des actions à ce jour. Depuis son lancement, le programme a concerné près de 44 000 élèves.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Quelles activités sont pratiquées dans les cours d'écoles pendant le week-end ? De quelle manière sont gérées les problématiques de gardiennage ou de sécurité ?

Maité BERTRA

Mairie de Barcelone

Des politiques sont engagées et des négociations menées pour ouvrir les cours en tant qu'espaces publics. L'objectif vise à ouvrir au moins une cour d'école par quartier – Barcelone comptant 73 quartiers. Ces cours sont ouvertes à tous les publics, pour pratiquer des activités intergénérationnelles, libres, non organisées, permettant aux familles de passer du temps ensemble. Les cours ne sont toutefois pas équipées de bancs et d'éléments usuels comme dans les parcs et jardins publics. A Barcelone, les enfants ne peuvent pas jouer au ballon par exemple au sein des parcs.

De la salle

La démarche espagnole est intéressante, en ce sens qu'elle ne cherche pas uniquement à adapter les politiques des temps aux contraintes de la vie contemporain qui s'accélère mais tente également de calmer le rythme. Les Bureaux des Temps pourraient s'inspirer des réflexions espagnoles dans ses travaux pour y intégrer un volet relatif au modèle de société que nous souhaitons voir s'établir.

ACCÉDER AUX SERVICES EN MILIEU RURAL

I. Temps d'accès aux équipements au sein des bassins de vie, des bourgs et des petites villes

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

A Dijon, l'un des pôles de recherche de l'INRA, intitulé « Développement et Territoires », s'intéresse aux thématiques liées à l'aménagement du territoire, aux logiques de localisation des populations et des activités ou bien encore au lien entre les villes et les campagnes, dans le but de mieux cerner les conditions d'exercice de l'activité agricole.

Les bassins de vie concernés par mon intervention couvrent 80 % du territoire et près de 35 % de la population. Il s'agit d'espaces en dehors des logiques de desserte des grandes agglomérations françaises de plus de 30 000 habitants.

Ma présentation s'articulera principalement autour de trois points.

1 - La répartition des commerces et des services à la population

Sur les vingt dernières années, nous observons une baisse importante de l'offre globale de services publics, de commerces et d'artisans sur le territoire. La perte s'élève à 67 500 commerces et services, hors grandes villes. Sur la période considérée, 1 750 communes rurales ont perdu leurs derniers équipements. A la fin des années 1990, 16 600 communes (représentant 8 % de la population) sont situées à plus de 5 kilomètres d'un équipement. La part atteint 18 % de la population si nous considérons les 23 Départements les plus enclavés.

Par ailleurs, les évolutions sont très différenciées : selon le type des équipements, leur localisation dans l'espace varie. Nous constatons une diffusion des professionnels de la santé qui se rapprochent des populations, un recul des commerces de proximité, un développement des grandes surfaces dans les bourgs et petites villes et un relatif maintien des services publics, à l'exception des fermetures d'école.

2 - Les logiques d'implantation des services

Pour leur choix d'implantation, les équipements, les services, les commerces doivent arbitrer entre une recherche d'économies d'échelle – qui incite à l'agglomération des activités, comme celles des grandes surfaces ou des services hospitaliers – et une réduction des coûts de déplacement des individus – ces coûts risquant d'augmenter avec la concentration des services sur le territoire.

Le résultat de l'arbitrage varie également en fonction d'autres critères, tels que le taux de fréquentation des commerces et des services : plus ce taux sera élevé, plus le commerce aura tendance à être dispersé. Les commerces alimentaires suivent cette logique, qui n'est pas retenue par les commerces non alimentaires spécialisés, plus concentrés. Un autre facteur réside dans l'évolution de la demande des consommateurs : lorsque la demande est en expansion – telle celle pour des soins médicaux, les services ou les équipements seront diffus sur le territoire ; lorsque la demande est stagnante ou régressive, le commerce aura tendance à reculer – la librairie suit cette logique. Parfois, certains services sont pensés dans le cadre d'une complémentarité entre services de proximité et services lourds, associant des logiques privées et publiques – c'est le cas de l'arbitrage entre médecine libérale et services hospitaliers. Le rôle des politiques publiques constitue enfin une variable non négligeable : pour des raisons d'équité, ces politiques peuvent décider du maintien d'un réseau de services aux particuliers.

Les services se regroupent en un lieu précis parce que les individus rassemblent leurs achats au cours de leurs déplacements.

3 - Les temps d'accès aux commerces et services dans les bassins de vie

Hors des villes et de leurs périphéries, la vie des Français s'organise au sein de 1 745 bassins de vie, bourgs ou petites villes. La population y accomplit une grande partie de ses actes quotidiens : travailler, consommer, se soigner, s'éduquer, etc. Les territoires examinés regroupent 28 000 communes, s'étendant sur 80 % de la superficie métropolitaine et rassemblant 36 % des Français. La superficie des bassins s'étend de 50 à 500 km², soit, entre trois ou quatre petites communes jusqu'à une trentaine de communes ; la population est comprise entre 4 500 habitants et 25 000 habitants.

En termes d'équipements, certains bassins de vie sont bien desservis tandis que d'autres le sont dans une moindre mesure. Dans notre analyse, nous avons distingué l'accessibilité aux équipements concurrentiels (relevant du privé), à ceux non concurrentiels (relevant des services publics ou assimilés) et aux services de santé. Nous avons en outre comparé l'accessibilité des scolaires et celle des actifs. L'étude a montré que globalement, les habitants des bassins de vie sont situés à 16 minutes des équipements. Le détail fait apparaître que les services de proximité, de santé ou les services publics de proximité sont joignables en 5 ou 6 minutes en véhicule individuel. En revanche, l'ensemble des services de santé (incluant les hôpitaux) est accessible en 19 minutes, les services publics au sens large en 14 minutes, les commerces et services de la sphère concurrentielle en 9 minutes. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail durent en moyenne 19 minutes. Quant au temps de trajet des élèves âgés de 7 à 18 ans, en ramassage scolaire, il atteint 23 minutes.

A l'échelle des régions françaises, en regroupant tous les indicateurs, nous sommes parvenus à distinguer trois niveaux d'accessibilité, bon, moyen et faible. Dans une large bande allant de la région Champagne-Ardenne à la région Midi-Pyrénées, le taux d'accès moyen aux différents équipements, détaillés plus haut, dans les bassins de vie est supérieur à la moyenne nationale. En Ile-de-France, dans le Nord-Pas-de-Calais et en Alsace, l'accessibilité est bien meilleure. Nous avons néanmoins relevé qu'en Ile-de-France, le niveau d'accessibilité n'est pas suffisant pour les services publics.

L'étude a également porté sur les déterminants des temps de trajet. Il est apparu que, plus la population d'un bassin de vie est proche d'une

agglomération importante, meilleure est la desserte. Par ailleurs, la concentration locale de population au centre d'un bassin de vie permet d'améliorer l'accessibilité à ce dernier.

La comparaison des pôles urbains, périurbains et les espaces ruraux permet de conclure à différents niveaux d'accessibilité selon les territoires. En particulier, les établissements d'éducation et les services sont plus proches dans les espaces urbains et périurbains que dans les zones rurales.

Les temps de déplacement des scolaires et des actifs sont les plus importants dans les espaces périurbains, bien plus que dans les territoires ruraux.

L'étude a souligné que les temps d'accès sont plus courts lorsque les bassins disposent de réseaux routiers denses. Plus les communes sont situées en altitude, plus les temps de trajet des scolaires et l'accessibilité aux services de santé augmentent. En revanche, les temps de trajet des actifs et l'accessibilité aux services publics sont améliorés.

• Débats avec la salle

Bruno MORICE, Journaliste

Comment expliquez-vous que l'Île-de-France, le Nord et l'Alsace recueillent de si bons résultats ?

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

Les espaces étudiés sont situés hors des villes. Les dessertes des territoires autour des trois pôles décrits tiennent dans leur proximité avec ces pôles, qui bénéficient d'un réseau urbain dense.

De la salle

La diagonale présentée correspond pratiquement aux grands arcs de développement des trente dernières années.

Odile PLAN

Biplan

Nous avons travaillé sur ces stratégies de territoires. Pour mieux saisir, il faut analyser les cartes de bassins de vie. Ces dernières sont particulièrement bien développées dans certaines régions (Provence, Alpes Côte d'Azur) et malheureusement peu détaillées dans d'autres.

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

Le travail présenté aujourd'hui provient d'un rapport – « Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie » – réalisé pour la Datar en 2003 avec l'Insee, le CEES et l'Ifen. Un autre travail portant sur l'accessibilité est paru dans la revue *Economie et Statistiques* en novembre 2007.

De la salle

L'Alsace et la région parisienne sont des espaces à très forte densité de population, dans lesquels l'économie irrigue tout le territoire.

Il serait intéressant de comparer les résultats obtenus dans cette étude avec ceux d'une analyse portant sur les temps d'accès avec des moyens de déplacement autres que la voiture individuelle. L'examen de l'offre de transports en commun conduirait à s'intéresser aux fréquences et aux horaires de ces modes et mettrait également en évidence des disparités importantes.

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

La manière dont j'ai appréhendé le sujet ne couvre pas l'ensemble des questionnements. Nous progressons sur ce thème. Nous sommes désormais capables de calculer les temps d'accès, ce qui était impossible il y a quelque temps. La mobilisation d'informations pour mener des études systématiques et exhaustives sur l'ensemble du territoire n'est pas aisée. L'étude présentée a demandé cinq ou six années d'investissement.

De la salle

Pendant la période décrite de vingt ou trente ans, quelle a été l'évolution de la population totale sur ces territoires ?

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

L'exode rural s'est achevé en France en 1975, date à partir de laquelle le solde migratoire devient positif dans les zones rurales. Les pertes de population y sont davantage dues à un déficit naturel qu'à un solde migratoire. Au cours des dernières années, la plus grande part des communes rurales connaissent davantage d'arrivées que de départs de populations. Le dernier recensement de l'Insee devrait faire apparaître une dispersion résidentielle, bénéficiant aux espaces ruraux – installation d'actifs ou de retraités, implantation de résidences secondaires, etc. Les communes les plus rurales ont gagné près de 240 000 habitants. La variabilité géographique dans ces espaces est très forte : les périphéries rurales proches de pôles dynamiques attirent les populations tandis que les territoires moins dynamiques, et/ou sur lesquels le réseau urbain est moins dense, le sont dans une moindre mesure.

De la salle

Les dynamiques migratoires sont également fortement liées à l'âge : les jeunes partent tandis que les plus âgés reviennent ou s'installent.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

La Vienne, ma circonscription, située dans un espace périurbain, a gagné 3 000 habitants depuis juin 2007. Dans ce même Département, deux zones, l'une au nord et l'autre au sud, sont en situation de désertification.

La RGPP, en prévoyant le déménagement de certains services publics (tribunaux, sous-préfectures, hôpitaux, etc...), accentue encore le déséquilibre. Le cercle vicieux est installé : pour avoir un niveau de desserte correcte, le territoire doit disposer d'une densité suffisante ; par ailleurs, le maintien des services publics est conditionné à un nombre d'usagers suffisant.

Un autre déséquilibre tient dans les ressources de la population : l'installation sur un territoire dépend des moyens financiers des personnes. Ainsi, alors qu'un médecin est situé à 5 kms de son lieu de travail, une infirmière doit traverser 20 kms et une aide-soignante 30 kms. Les calculs dans les PDE soulignent que les trajets en voiture des salariés résidant à plus de 30 kms de leur lieu de travail coûtent 600 euros par mois.

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

Le repli des services publics est inéluctable : il n'est pas possible de maintenir des commerces et des services dans toutes les communes. En revanche, les petites villes tiennent le tissu rural. Il est essentiel de miser sur ces centres pour renforcer leur rôle d'animation.

Vous avez évoqué le rapport entre équité sociale et équité spatiale. Nous pouvons nous interroger sur le lien pouvant exister entre le niveau de revenus d'une population sur un territoire et celui de la desserte de cet espace. Nous constatons que les temps de trajets pour accéder à des équipements concurrentiels sont défavorables dans les bassins de vie dans lesquels les revenus sont les moins élevés.

II. Equité d'accès : quels enjeux pour une territorialisation des politiques et des services Départementaux ?

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Je tiens à préciser que pour cet exposé, j'interviens en tant que Directrice de la mission Etudes et Prospectives du Conseil Général de Gironde. Je m'appuie sur des travaux que nous menons au sein du Conseil Général.

Mohamed Hilal, dans son intervention très intéressante a décrypté les temps d'accès en voiture aux équipements selon la localisation géographique et économique. Les débats qui ont suivi montrent que les problèmes d'accès sont multiples et couvrent divers aspects. Nous essayons, en Gironde, d'analyser ce qu'est l'accessibilité aux services et aux équipements et quelle est sa part dans les enjeux de territorialisation des politiques et des services.

Pour éclairer les réflexions, nous devons préalablement définir l'accessibilité et l'équité. Cette dernière, signifiant initialement le traitement égal des hommes, est aujourd'hui entendue au sens de justice sociale. L'accessibilité quant à elle correspond à la possibilité d'accès et également à la qualité de ce qui est accessible. A cette définition, j'ai ajouté les quelques critères suivants : les lieux, les horaires, les distances, la fréquence ou encore la disponibilité.

L'action départementale, pour sa part, tient principalement en la mise en place de politiques à destination des citoyens, soit directement : prestations sociales et de santé, offres de transports, infrastructures routières, prestations à caractère éducatif dont les collèges, culturel et sportif ; soit indirectement : aide aux communes et à leur équipement, soutien aux associations et aux services privés sur des territoires fragiles.

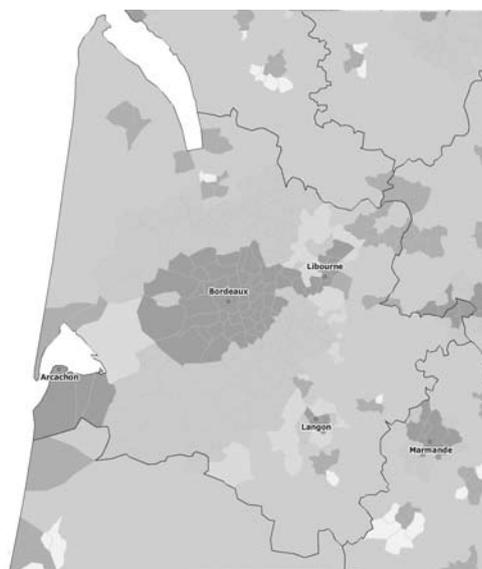
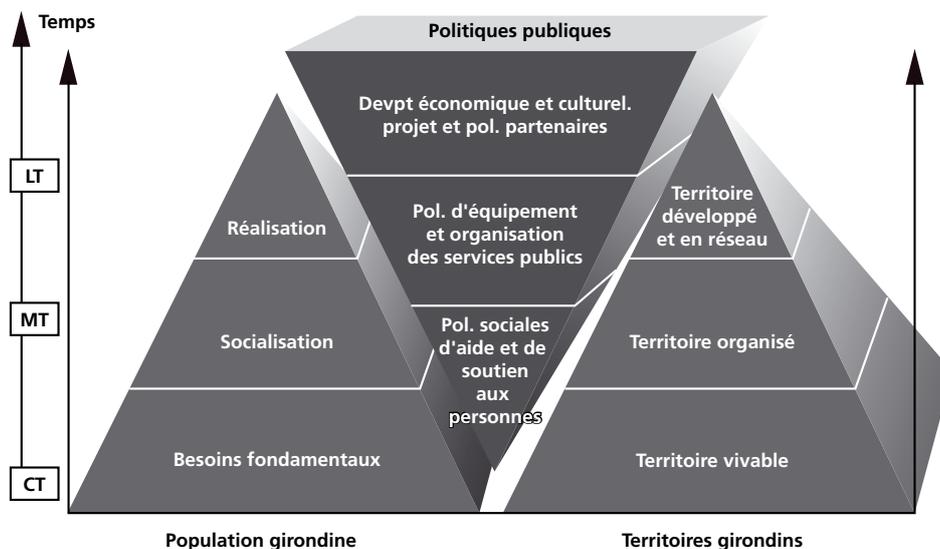
Dans nos réflexions, nous nous sommes appuyés sur la pyramide de Maslow, qui classe les besoins des individus en cinq catégories. Nous l'avons appliquée aux citoyens et aux territoires, en définissant 3 niveaux de critères de qualité de vie : du vital à l'accomplissement de chacun, en passant par la socialisation. On peut les résumer du plus faible au plus élevé, avec les termes suivants pour :

- les citoyens :
 - besoins fondamentaux : se loger, se nourrir, travailler,
 - socialisation : être intégré dans la société, développer des relations familiales, sociales...
 - réalisation : réaliser ses projets, ses ambitions.
- les territoires girondins :
 - territoire vivable : les politiques publiques y répondent à des besoins à court terme leur permettant d'être viables.
 - territoire organisé : les politiques y répondent à des besoins et des demandes et s'inscrivent dans des actions à moyen terme.
 - territoire développé en réseau : les politiques concernent des projets et sont menées en partenariat.

Face à ces besoins correspondent différents niveaux de politique publique, tant pour les citoyens que pour les territoires. Cela va de l'aide et du soutien aux personnes en difficulté d'une part, et de la structuration d'infrastructures de base, aux politiques de développement économique et culturel qui s'inscrivent dans des partenariats souvent multiples et complexes d'autre part. Ces différents états des individus et des territoires

s'inscrivent dans un schéma temporel, du court terme au long terme, particulièrement prégnant dans la mise en œuvre et la concrétisation des politiques adaptées en réponse au niveau de besoin identifié.

Je schématiserai l'ensemble sous forme du graphe suivant :



Dans ce contexte, les actions départementales visent à améliorer le triptyque « accessibilité/équité/efficacité » des politiques et des services, dans des logiques de recherche d'épanouissement des hommes et des femmes et de développement équitable et durable des territoires sur lesquels ils vivent.

Cela implique de s'appuyer sur un diagnostic de la situation des territoires et des girondins. Je mettrai brièvement en évidence quelques éléments touchant à la géographie, à l'organisation de l'espace départemental girondin, et à sa démographie.

La Gironde, s'étendant sur 10 725 km², est le plus vaste Département de France : il compte 542 communes regroupées au sein de 47 intercommunalités. Le Conseil Général compte 6 000 agents ; son budget annuel s'élève à près de 1,5 milliard d'euros. Sur le territoire sont implantées 37 maisons de la solidarité et de l'insertion et 11 agences pour l'emploi. 6 pôles Jeunesse et 6 pôles routiers sont également présents.

La démographie est très concentrée sur la communauté urbaine de Bordeaux (Cub) : sur 1 360 000 habitants, près de 678 000 vivent dans la Cub. Cette population ne cesse de croître. Par ailleurs, nous constatons une augmentation de la précarité (personnes âgées, faibles revenus, RMI...) et donc des besoins des habitants aux franges du Département, sur des territoires très peu densifiés. La situation s'y avère problématique en termes d'accessibilité.

En complément de cette première approche méthodologique, la recherche d'une amélioration du triptyque « accessibilité/équité/efficacité » induit d'approfondir le diagnostic départemental, notamment en identifiant les forces et les fragilités du territoire, en mesurant l'accessibilité aux politiques et aux équipements. L'objectif est d'adapter tant les modes opérationnels et territoriaux de la collectivité, que ses choix stratégiques sur lesquels travaillent nos élus.

L'observation de l'armature territoriale et urbaine de la Gironde permet d'en identifier les pôles d'attractivité et les fragilités. Ces travaux ont été menés avec l'Agence d'urbanisme. Les cartes élaborées mettent en évidence une armature urbaine structurée autour de l'agglomération et de quelques centres urbains, et trois types de fragilité qui se combinent différemment selon les territoires : une fragilité sociale, une pression démographique majeure et une pression résidentielle notoire.

Pour évaluer l'accessibilité, nous prenons en compte les données géographiques et spatiales, les variables économiques et sociales (identification des populations captives et dépendantes) ou bien encore des éléments temporels et opérationnels (organisation de la mobilité en termes d'infrastructures). Nous avons lancé un projet, et sollicité un cabinet d'experts, afin d'obtenir des diagnostics spatiotemporels sur des cibles tests choisies. Les tests se déroulent dans un premier temps sur trois types de territoires : en milieu urbain, périurbain et rural.

La première cible porte sur les maisons départementales de la solidarité et de l'insertion. Nous souhaitons connaître les moyens par lesquels les populations se rendent à ces maisons, ceux par lesquels le personnel de ces centres sociaux se rend dans les territoires et comment le système fonctionne globalement.

Les collèges constituent une seconde cible. Le Département compte près de 500 lignes de transport ; les transports scolaires accompagnent plus de 50 000 scolaires et collégiens par jour. La durée de ces trajets ne doit en principe pas dépasser 45 minutes. Notre étude vise à mesurer l'accessibilité des établissements, à la fois pour les scolaires, les enseignants et le personnel administratif.

Une troisième cible correspond aux points d'accès à Internet, en particulier l'e-administration, afin de s'assurer que chaque girondin pourra accéder aux services électroniques que le Conseil Général développe.

Enfin, nous avons souhaité obtenir une représentation spatio-temporelle de notre « bilan transports » annuel.

Ces réflexions ont été inscrites dans un Agenda 21. Elles se conjuguent aux démarches territoriales engagées parallèlement. Le Département a développé une expérience de contractualisation avec les Pays et les Intercommunalités, qui montre aujourd'hui ses limites. Il s'agit maintenant de revoir cette démarche en s'appuyant sur les compétences légales et obligatoires du Département et les priorités définies par les élus et en tenant compte des besoins et attentes des territoires. L'Etat a déconcentré des compétences relevant de l'aide sociale, l'aide aux personnes âgées, handicapées, RMistes pour les confier aux Départements, qui doivent les mettre en œuvre le plus équitablement possible. Pour les autres champs d'action, le développement passera par des relations contractuelles et de partenariat nouées avec les territoires.

La coordination et l'articulation temporelles des politiques sont essentielles.

Il faut porter une attention particulière sur les temps des projets, depuis leur conception jusqu'à leur réalisation, et sur les temps des hommes, des citoyens, de la représentation politique, de l'administration, des entreprises. Les politiques temporelles en termes d'aménagement considèrent souvent un horizon lointain (la construction d'une autoroute peut par exemple engager sur plus de dix ans). Tout en travaillant sur le long terme, il faut aussi prendre garde à ne pas solliciter des élus des décisions court terme difficilement applicables au regard des échéances électorales. Les demandes des citoyens, évoluant très rapidement et très inégalement, doivent elles aussi être intégrées aux réflexions.

• Débats avec la salle

De la salle

Comment définissez-vous l'efficacité ?

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

L'efficacité est plus aisée à mesurer que l'efficience. L'efficacité est atteinte lorsque les résultats initialement prévus et fixés sont obtenus. L'efficience tient dans l'amélioration du ratio rapprochant moyens octroyés et objectifs atteints.

III. Table ronde

Dominique ROYOUNX, Directeur du Service Recherche et Développement – Agence des Temps de Poitiers

Nicolas BROSSAULT, Chargé de mission – Département de la Seine-Maritime

Mohamed HILAL, Inra Dijon

Anne-Marie MONOMAKHOFF, Directrice de la mission Etudes et Prospectives – Département de la Gironde

Christine DESNOS, Association des conjoints de médecins

Les échanges sont animés par Dominique Royoux.

Dominique ROYOUNX,

Directeur du Service Recherche et Développement – Agence des Temps de Poitiers

Nous débutons nos réflexions par l'expérience de Christine Desnos, membre de l'Association des conjoints de médecins, qui a établi un référentiel d'activités.

Christine DESNOS,

Acomed (Association des Conjoints de Médecins)

L'Association des conjoints de médecins est une structure nationale en place depuis 1971. Elle travaille à l'amélioration du statut des conjoints de médecins, à travers des actions d'information et de formation. L'Association a obtenu la mise en place de droits spécifiques aux conjoints du professionnel libéral, tels que l'allocation maternité ou encore le statut du conjoint collaborateur. Je suis présente aujourd'hui en tant qu'actrice rurale des temps et non comme professionnelle de l'association.

L'Acomed a participé aux réflexions relatives à l'articulation des temps des conjoints de médecins, sur leurs temps professionnels et familiaux. Il en est ainsi lorsque j'effectue une course personnelle : j'en profite pour réaliser des opérations entrant dans le cadre des activités de mon époux médecin. Tous les temps sont imbriqués les uns dans les autres. Ce constat nous a guidés dans la mise en place d'un référentiel.

Je souhaite aujourd'hui alerter les élus. Le système de garde médicale est, je crois, pratiquement identique sur tout le territoire national : dans nos campagnes, le système court jusqu'à minuit, heure à laquelle le Samu prend le relais. Les démarches sont effectuées par des appels téléphoniques au Samu ; si le problème ne nécessite pas une intervention lourde, il est confié au médecin généraliste de garde. Les personnes âgées, ne disposant pas d'un véhicule et devant se rendre au service de garde, seront certainement conduites prochainement à interpeller les élus pour instaurer un moyen de transport spécifique. Le sujet mérite d'être approfondi.

De la salle

Je croyais que les médecins se déplaçaient auprès des malades.

Christine DESNOS,

Acomed (Association des Conjointes de Médecins)

Ils doivent aujourd'hui couvrir un secteur de près de 50 kms avec le système de garde et ne peuvent par conséquent plus se déplacer.

Dominique ROYOUX,

Directeur du Service Recherche et Développement – Agence des Temps de Poitiers

Quelles activités déployez-vous en tant que conjointe de médecin ?

Christine DESNOS,

Acomed (Association des Conjointes de Médecins)

Je participe à l'activité du cabinet médical : je reçois les appels, je m'occupe de la gestion et de la comptabilité, etc. Je ne suis pas soumise à des horaires de travail fixés : il n'y a pas d'horaires.

Odile PLAN,

Biplan

Cette démarche a émergé à partir d'un travail sur les conjointes de travailleurs indépendants, tous secteurs confondus. Pour les professions de santé, les conjointes (la majorité étant des femmes) n'ont de reconnaissance que depuis juillet 2007. Sans cette reconnaissance, beaucoup n'étaient pas enclines à demeurer sans statut et pouvaient vouloir quitter leur situation, voire leur couple. Le travail sur les conjointes conduit nécessairement à réfléchir au couple et plus largement aux services en milieu rural.

Avant la loi de 2007, en artisanat par exemple, l'activité du conjoint était qualifiée de « bénévolat familial » et n'était associée à aucune reconnaissance. En cas de séparation, la conjointe n'avait aucun droit. Le texte de loi instaurant la base des statuts a été voté en 2005 ; le décret d'application a été publié au Journal Officiel en juillet 2007.

Habib MOUFFOKES,

Conseiller municipal délégué au Bureau de Temps – La Rochelle

Je suis dermatologue libéral. Je participe à la régulation dans le cadre de la permanence des soins à l'hôpital. Mon épouse travaille avec moi ; ses horaires sont relativement souples. En dehors des horaires de travail fixés, je fais appel à un service de secrétariat à distance. La création du statut de collaborateur a amélioré la situation : auparavant, suite à un divorce ou au décès de leur époux, les femmes de médecins se retrouvaient sans ressources. En outre, le problème de la retraite se posait de manière évidente.

Je suis, pour ma part, insatisfait de l'organisation actuelle des permanences des soins : certains territoires sont « sanctionnés » par l'absence de médecin. A la Rochelle, jusqu'à récemment, nous ne comptons pas de médecin pour assurer les permanences. Lorsque nous recevons un appel pour une personne âgée ne pouvant se déplacer ou une personne ne pouvant laisser des enfants seuls par exemple, nous envoyons une ambulance pour la conduire à l'hôpital ou au cabinet médical.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Il y a quelques années, les médecins avaient conduit un mouvement de grève, contestant les conditions dans lesquelles était organisé le système de garde. Ce dernier a été transformé pour se répartir, comme il a été dit plus tôt, en une permanence jusqu'à minuit. La situation n'est toujours pas idéale. Je suis surprise que les appels après minuit, qui avaient suscité pour partie le mécontentement des médecins, ne soient aujourd'hui plus évoqués.

Habib MOUFFOKES

Conseiller municipal délégué au Bureau de Temps – La Rochelle

Avec l'instauration des 35 heures de travail hebdomadaires, les médecins ont souhaité eux aussi bénéficier d'une certaine qualité de vie, pouvoir se reposer, pratiquer des activités autres, etc.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Je souhaite formuler plusieurs remarques. Nous menons une expérience en Gironde dans le cadre de laquelle nous permettons aux acteurs qui suivent une personne âgée sur le plan social de connaître son référent médical et réciproquement. Nous avons par ailleurs constaté que les transports pensés pour les personnes handicapées étaient utilisés – hors situation d'urgence – par les personnes âgées, demandeuses de pareils modes de transport. Enfin, les médecins exerçant dans le cadre de la protection maternelle et infantile (PMI) soulignent que le raccourcissement du temps de séjour à l'hôpital des femmes venant d'accoucher a entraîné un surcroît considérable d'appels et d'activité auprès des assistantes sociales et des médecins de PMI.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Les populations âgées, situées loin des services de soin, lorsqu'elles vieillissent et se sentent en insécurité face à d'éventuels problèmes de santé, choisissent de se rapprocher de la ville. Ces personnes souhaitent demeurer à leur domicile mais la situation rendra cette solution de plus en plus difficile à mettre en œuvre.

Par ailleurs, à ma connaissance, les femmes engagées dans un cursus universitaire en médecine ne choisissent plus la médecine généraliste, principalement en raison des contraintes horaires.

Christine DESNOS

Acomed (Association des Conjointes de Médecins)

La médecine ne s'exercera en effet plus comme elle a été pratiquée jusqu'à présent.

Nicolas BROSSAULT

Chargé de mission au Département de Seine-Maritime

Pour compléter les échanges du jour, je souhaite évoquer les actions mises en œuvre par le Département de Seine-Maritime pour faciliter l'accès aux établissements de santé pour les habitants des milieux ruraux. Le Département met en place le Minibus76. Il s'agit d'un système de transport à la demande, destiné aux personnes âgées comme aux personnes à mobilité réduite ou encore celles en démarche d'insertion. Le service est proposé du lundi au samedi, de 8 heures à 18 heures. Se pose par conséquent le problème de l'accès à des services d'urgence en dehors de ces créneaux – problème auquel nous réfléchissons. Le dispositif est en place sur une zone test et sera étendu à l'ensemble du territoire en 2009. Les lignes régulières départementales ne circulent pas non plus 24 heures sur 24.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Nous tentons également de mettre en place ce dispositif de transport à la demande sur deux de nos territoires. Nous essayons de voir de quelle manière développer ce service en liaison avec les autorités locales. Les horaires proposés complètent ceux des lignes régulières mais ne couvrent pas 24 heures non plus.

Danièle TOUCHARD

Responsable du Bureau des Temps – Rennes

L'un des problèmes des villes concernant ces services touche à l'information et à la communication relative à l'existence de ces dispositifs. Malgré les sites Internet des villes, les magazines et les autres supports, le mode efficace de diffusion de l'information n'a pas encore été trouvé.

De la salle

Pour illustrer ce problème de communication et démontrer qu'il est possible de le surmonter, je vous rapporte une expérience conduite à Chambéry. Lorsque la ville a mis en place le tri sélectif, des équipes sont allées rencontrer les habitants d'un quartier populaire dans une opération de porte-à-porte, afin d'expliquer le sens de l'opération. Les structures associatives ou les supports médias peuvent sensibiliser les individus ; la piste de l'oralité ne doit cependant pas être négligée.

Dominique ROYOUX

Directeur du Service Recherche et Développement – Agence des Temps de Poitiers

Merci. Anne-Marie, peux-tu revenir sur ta présentation pour nous en préciser quelques points, et notamment les critères de l'accessibilité ?

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Il est difficile d'expliquer les tenants de l'accessibilité et de la temporalité. La fréquence d'un mode de transport est bien évidemment liée au taux de fréquentation. L'offre doit également considérer les demandes, sans toutefois pouvoir répondre à l'ensemble des requêtes. L'équilibre consiste à trouver un juste milieu. Les critères développés plus tôt portent sur les lieux, les horaires, la distance, les fréquences ou encore la disponibilité. Ce dernier critère concerne le service mais également l'individu qui en a besoin. Les personnes en très forte précarité ne disposent même pas de la capacité à faire appel aux services proposés. L'accessibilité passe par une politique préalable à caractère social, en particulier à destination des personnes les plus en difficulté.

Jean-Pierre LANCRY

Chargé de mission, Département de Seine-Maritime

Le transport à la demande permet de proportionner l'offre à une demande beaucoup plus faible que celle adressée aux lignes régulières.

En matière d'insertion, nous devons nous intéresser à l'accompagnement social à la mobilité et à la manière de transmettre aux personnes la culture de l'usage des différents modes de transport.

Marc de JERPHANION

Oxalis Mobilité

Nous venons de mener une étude sur la mobilité des seniors. Les résultats indiquent que l'information sur les horaires est souvent réalisée dans des documents peu lisibles pour ce public. Par ailleurs, et pour reprendre l'exemple des ambassadeurs du tri présentés plus tôt, des ambassadeurs

de la mobilité pourraient être mobilisés de la même manière, pour promouvoir les déplacements auprès des individus, directement chez eux, en famille, pour identifier les meilleurs modes de transport.

Oriane BOURDENET

Chargée de mission à la démocratie participative et à la conciliation des temps – Chambéry

Les conseils de quartiers existent à Chambéry depuis cinq ou six ans. Ils mobilisent une certaine catégorie de la population qui s'investit par ailleurs dans les associations. L'un des conseils a souhaité aller à la rencontre des habitants et s'est installé sur la place du marché pour présenter et expliquer les différents services publics offerts à la population. Les campagnes de communication étant coûteuses, nous comptons davantage sur le bénévolat et les acteurs actifs sur le terrain pour porter la bonne parole.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

L'entreprise Keolis a mené en 2007 une étude très intéressante, examinant la mobilité, avec entre autres, les rythmes des territoires, et les difficultés des illettrés. L'étude met en évidence la grande difficulté rencontrée par une partie de la population à se situer dans les plans, les trajectoires et les horaires des transports en commun. Toute une partie du matériel, qui semble simple à première vue, mis à la disposition des personnes pour les guider, s'avère en réalité complexe pour une partie d'entre elles. Certaines déploient des trésors d'imagination pour parvenir à leur destination, en contournant les indications qu'elles ne saisissent pas et en perdant beaucoup de temps.

De la salle

Je souhaite évoquer le cas des jeunes travailleurs, qui ne bénéficient pas des mêmes aides qui sont attribuées aux étudiants ou aux scolaires.

Odile PLAN

Biplan

Je souhaite pour ma part aborder la question des implantations des nouveaux logements pavillonnaires ou dispersés. Dans le Finistère, nous avons constaté que les personnes retraitées revenaient sur le territoire pour s'installer dans les coins les plus reculés. Quelques années plus tard, ces personnes, dans le plus grand isolement, rencontraient d'énormes problèmes relatifs à l'accès aux soins ou encore aux commerces.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

La question de l'habitat social est problématique à plusieurs titres. En particulier, les possibilités foncières offertes se réduisent en même temps que le coût foncier s'envole. Les interrogations portent sur le logement actuel et à venir des personnes. Les réponses actuelles cherchent à satisfaire des besoins à court terme. Nous devons parvenir à réfléchir sur un horizon plus lointain.

Benoît GUINAMARD

Service de la Prospective et de la Planification – Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais

Nous menons une étude exploratoire au niveau de la région Nord-Pas-de-Calais pour déterminer si l'appropriation de la question des temps au niveau régional est pertinente et examiner de quelle manière une politique régionale en la matière peut s'articuler avec les pratiques adoptées au niveau des agglomérations ou des Départements. La préoccupation première concernait la recherche de l'égalité entre hommes et femmes. Aujourd'hui, la question s'inscrit dans une approche très globale, portée par le développement durable. A l'origine de cette étude, une démarche avait été mise en œuvre il y a trois ou quatre ans lors de l'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. Nous avons fait participer près de 500 personnes dans différents ateliers. Nous avons alors observé que la dimension du temps était prégnante et qu'elle serait importante dans l'avenir. La dimension temporelle autorise à imaginer d'autres conceptions du développement.

Jean-Yves BOULIN

Sociologue au CNRS et à l'Université Paris Dauphine, membre du réseau Tempo Territorial

Il s'agit davantage d'un travail de sensibilisation que d'une véritable étude. L'un des objectifs consiste à partager les réflexions avec les différents acteurs présents sur le territoire pour faire prendre conscience à chacun de l'importance d'intégrer la question du temps dans les actions. En Italie, l'échelle régionale joue le rôle de stimulant financier et catalyseur et permet de mettre en cohésion les différents travaux menés.

Mohamed HILAL

Inra (Institut National de la Recherche Agronomique) Dijon

Je souhaite préciser ou compléter les réflexions apportées concernant les questions d'accessibilité. D'abord, la problématique liée à la capacité des individus à pouvoir se déplacer et à s'inscrire dans un schéma de mobilité. Vincent Kaufmann parle de « motilité », correspondant à la capacité des individus à pouvoir se mouvoir dans l'espace. La motilité dépend des ressources financières, psychologiques, historiques, culturelles des individus. Il ne s'agit plus ici de l'offre purement technique de transports ou de l'amélioration de l'accessibilité mais de l'analyse de comportements individuels.

Ensuite, nous devons distinguer clairement le temps libre et le temps contraint. Ce dernier impose aux individus de regrouper leurs déplacements. Les personnes, une fois le lieu de destination défini, se fixent des prismes spatiotemporels qui délimitent l'univers des possibles. Celui-ci bouleverse l'offre d'équipements et les logiques d'accessibilité sur le territoire. Nous avons réalisé une étude sur l'aire urbaine de Dijon, dans le cadre de laquelle il était demandé aux personnes d'indiquer leurs déplacements de la vieille et pour chacun, ce qu'il avait induit comme déplacements ou activités annexes. Les lieux fréquentés indiqués par les individus ont été comparés à l'offre du territoire. Un décalage très important est apparu entre la proximité géographique du lieu de résidence et les lieux effectivement fréquentés. Ces derniers répondent à un comportement d'optimisation par les individus du temps passé à l'extérieur de leur domicile.

Je souligne par ailleurs sans l'évoquer en détail l'importance de la prise en compte de l'ergonomie du déplacement.

Les logiques de localisation des équipements sont différentes selon les sphères de services. Pour la sphère concurrentielle, la logique consistera en l'agglomération et la concentration des équipements. En face, une autre logique, celle de la desserte et du coût de déplacement des individus, se déploie : selon leur fréquentation, les commerces et des équipements les plus souvent fréquentés auront tendance à se localiser au plus près de la population. Pour la sphère de l'intervention publique, la logique est parfois héritée d'un passé lointain et n'est donc pas toujours actuelle. Aujourd'hui, la distribution des services publics, au vu du nombre d'habitants, n'est pas en adéquation avec la demande. Souvent, l'équipement des territoires ruraux est négligé au profit de celui destiné aux espaces urbains. Il existe enfin des logiques de complémentarité, intégrant concentration et dispersion : c'est celles animant l'offre de soins. Au cours des vingt dernières années, nous avons observé une dispersion des services de santé (kinésithérapeutes, pharmaciens, médecins, etc.). Le bouleversement vécu pour les médecins tient à l'évolution de la pyramide des âges. Dans le même temps, nous constatons une concentration des services de santé pour les actes nécessitant des investissements importants.

ACTUALITÉS TEMPORELLES

Thérèse RABATEL, Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Catherine COUTELLE, Députée de la Vienne

Patrick VASSALLO, Conseiller municipal délégué de la ville de Saint-Denis

Jocelyne BOUGEARD, Adjointe au Maire de Rennes, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

Les échanges sont animés par **Bruno MORICE, Journaliste**.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Je souhaite insister sur le moment politique que nous vivons actuellement. Derrière les questions liées aux temps que nous avons abordées, nous ne devons pas oublier les questions politiques fortes sous-jacentes, en ne nous intéressant qu'aux aspects apparemment techniques. L'ambiance dans laquelle nous travaillons aujourd'hui est radicalement différente de celle dans laquelle nous nous trouvions lorsque nous commençons nos travaux en 2001. A l'époque, les considérations sur le temps étaient dans un contexte positif, avec la réduction du temps de travail et le développement du temps libre. Le contexte actuel incite chacun à travailler plus – condamnation des 35 heures de travail hebdomadaires, heures supplémentaires, etc. – alors même que le travail et les situations individuelles deviennent de plus en plus précaires. Les responsables des politiques temporelles sont aujourd'hui interrogés différemment : doivent-ils répondre à la flexibilité ? Sont-ils chargés d'adapter tous les services à ce nouveau mouvement ? Jusqu'où pousser l'adaptation ? Contrairement aux idées reçues, la durée hebdomadaire de travail en France des individus travaillant à temps plein correspond à l'une des plus fortes en Europe. La France enregistre l'une des meilleures productivités du monde. La société est en réalité partagée entre le « sous travail » des uns et le « sur travail » des autres. Aujourd'hui, 18 % des actifs français vivent dans un stress professionnel grave. Le BIT estime le coût de ce mal-être à 20 milliards d'euros pour l'Union européenne.

Bruno MORICE, Journaliste

Le « sur travail » touche également les professions libérales, que nous avons évoquées plus tôt ; il n'est pas réservé à une catégorie particulière d'actifs.

Thérèse RABATEL

Adjointe au Maire de Lyon, déléguée à l'égalité des femmes et aux temps de la ville

Absolument. Néanmoins, ces professionnels ne disposent pas des mêmes niveaux de revenus que les salariés, ne subissent pas les mêmes conditions de travail, et ne sont pas confrontés aux mêmes problématiques en matière de gestion du temps.

Lors du précédent mandat, j'avais proposé que soit publiée une tribune publique sur les thèmes développés au cours de ces journées de réflexion dans un grand journal de presse écrite ; notre article n'a malheureusement pas été publié. Nous avons eu de belles signatures mais nous avons aussi perçu une frilosité de certains élus quant à la défense des problématiques soulevées et des pistes d'actions soulevées. Le texte soulignait que la cohérence et l'éthique devaient guider nos choix. Il développait plusieurs critères à mettre en oeuvre par les politiques temporelles : la logique d'égalité (des sexes, des revenus, des territoires, etc.) devait être placée au cœur des dispositifs retenus ; le maintien d'un niveau de qualité de vie devait également être considéré (interrogations sur l'ouverture des commerces et des services le dimanche, le travail de nuit, etc.). Le concept de « gagnant – gagnant » devait trouver une expression dans chaque décision impliquant entreprises et salariés. Les politiques temporelles doivent par ailleurs adopter des adaptations fines, par exemple des horaires plus tardifs pour les bibliothèques, certains soirs, et non pas tous. Elles doivent enfin pratiquer la concertation avec les populations et les acteurs pour décider de la vie et de la ville à penser et organiser pour aujourd'hui et pour l'avenir.

Patrick VASSALLO

Conseiller municipal délégué à la Ville de Saint-Denis

Il me semble que l'actualité relative aux problématiques des temps est marquée par une série de paradoxes. D'abord, la crise qui nous submerge actuellement remet à l'ordre du jour des questions telles que les politiques de nationalisation ou le besoin de régulation de l'économie. Le gouvernement français a récemment créé un fonds qui lui permet d'opérer des nationalisations partielles et temporaires du système bancaire et assurantiel français et européen. La volatilité et la mobilité des flux financiers ne sont pas sans conséquences sur la vie concrète et quotidienne des individus. Nos réflexions ne tiennent pas suffisamment compte de cet aspect, économique et technique.

Ensuite, je vous livre les résultats marquants d'une enquête réalisée par le gouvernement canadien et dont j'ai eu connaissance ce matin. D'après cette étude, 40 % des 25 – 45 ans ne préparent leur retraite d'aucune façon. La déstructuration et la réorganisation du cycle de vie et du travail conduisent à une dissémination sur l'ensemble des temps de la vie des temps de travail. Il est à noter que depuis près de dix ans en France, le temps de travail réel est demeuré relativement stable.

Par ailleurs, je constate que bon nombre de collectivités locales sont confrontées à de réels problèmes d'efficacité de la dépense publique. Les questions de rente foncière ou de densité urbaine s'invitent dans les réflexions. Nous pouvons par exemple nous interroger sur la pertinence d'installer dans les collèges des équipements perfectionnés (gymnases, salles multimédia), qui sont finalement utilisés moins de neuf mois par an. A Saint-Denis, un groupe scolaire (accueillant des maternelles, des scolaires et les participants à un centre de loisirs) nécessite des investissements à hauteur de 10 millions d'euros, pour une utilisation sur moins de 200 jours par an.

La déperdition de ces espaces est considérable. Les cours d'école sont fermées, dans des quartiers extrêmement densifiées qui ne comptent que de rares espaces praticables pour les enfants. Cette réflexion me porte à considérer le sujet des squares. Ces derniers pourraient être des lieux de rencontres intergénérationnelles et d'activités multiples. Enfin, bon nombre d'élus et de responsables administratifs sont actuellement engagés dans les arbitrages budgétaires. Il est difficile de faire valoir dans ces débats que les sujets transversaux (les temps de la ville ou les droits des femmes par exemple) sont tout aussi importants que des domaines strictement définis (comme le contrôle de gestion).

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

J'ai commencé à mener la politique des temps à Poitiers dès 1999. Je suis par ailleurs Députée socialiste élue depuis juin 2007. Je souhaite ici vous transmettre une lecture du travail législatif conduit à la lumière des actions de Tempo. Je souligne en préambule qu'un décret d'application peut n'être publié qu'après plusieurs années.

La première évolution que nous avons obtenue a consisté à ne plus considérer nos actions comme relevant d'un Secrétariat du temps libre. Nous réfléchissons à des contraintes et des dérégulations, aux questions des temps partiels, etc. Nous avons fait le constat que le temps de travail influence les temps de vie. Patrick l'a évoqué, nous ne savons pas aujourd'hui la manière dont la crise influencera nos vies futures. Les collectivités ne parviennent pas à l'heure actuelle à obtenir des emprunts sur les marchés. Nous observons désormais un discours totalement nouveau en faveur de la régulation. L'influence du Parlement et du Gouvernement a été indéniable dans certains domaines. Lorsque je suis intervenue sur des questions d'actualité, notamment de transport, j'ai essayé de sensibiliser les membres du Gouvernement au fait que leurs choix politiques influenceraient la vie quotidienne des individus. Concernant la réforme du temps de travail, je vous conseille la lecture du texte de Jean-Yves Boulin commentant une loi aux conséquences dramatiques votée en juillet dernier et à laquelle nous nous étions opposés. Le débat portait sur la démocratie syndicale au sein des entreprises. Le Gouvernement a ajouté aux discussions une partie sur le temps de travail, qui n'était pas initialement prévue, non négociée et non acceptée, même par le Medef. Cette réforme marque la fin des 35 heures de travail hebdomadaires. Les salariés français ne sont plus protégés par les accords de branches et d'entreprises et sont désormais soumis aux relations de gré à gré avec les employeurs. Cette situation est créatrice de fortes inégalités.

Jean-Yves BOULIN

Sociologue au CNRS et à l'Université Paris Dauphine, membre du réseau Tempo Territorial

Il faut mentionner le rôle joué par la directive européenne dans ces bouleversements.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Le Gouvernement disposait d'une marge de manœuvre, malgré les exhortations de la directive.

Un autre sujet concerne le service minimum dans les écoles. Les parents sont véritablement demandeurs. Nous devons donc trouver des réponses acceptables et adaptées. Nous devrions pousser la logique jusqu'à l'accueil en temps de grève dans l'éducation des enfants de deux et trois ans. L'accueil de ces tout jeunes enfants connaît un recul important. Il n'existe par ailleurs aucun lien entre les crèches et les écoles. Les familles se retrouvent parfois dans des situations inextricables. Dominique Médard propose d'instaurer un grand service de crèche national, qui demanderait à la France un effort financier de 5 milliards d'euros. Cette somme semble aujourd'hui dérisoire, au vu des montants colossaux manipulés et transférés au niveau national et mondial. Je suis consciente que l'Etat doit rechercher des économies. Cependant, il ne les réalise actuellement pas dans les bons secteurs.

Pour poursuivre l'évocation des pistes législatives à l'œuvre, je mentionne à présent le projet en examen concernant le travail le dimanche. Cette thématique mérite d'être examinée au sein de Tempo.

Ce point me conduit à souligner la précarisation du travail. Une grande partie des emplois sont aujourd'hui à durée déterminée ; 80 % de ces postes sont proposés en temps partiel à des femmes. L'organisation du temps de travail est telle qu'elle rend impossible l'exercice d'une activité complémentaire.

Certaines décisions provenant du Gouvernement ont été adoptées sans passage par le Parlement. Il en fut ainsi pour le passage à 41 annuités de cotisations pour la retraite à partir de 2008.

Je m'insurge face à la décision arrêtée de manière autoritaire et unilatérale par Monsieur Xavier Darcos d'instaurer la semaine de quatre jours, sans l'avoir préalablement négociée. Les établissements qui avaient déjà adopté le rythme de la semaine de quatre jours bénéficiaient de vacances plus courtes. Hormis Lyon et Paris, les autres villes fonctionnaient même en quatre jours et demi, avec un accueil le mercredi matin. Le nouveau dispositif instaurerait une diminution du temps d'école de 2 heures par semaine par élève. A la fin du lycée, les élèves perdraient l'équivalent d'une année scolaire.

De la salle

Les deux heures que vous évoquez sont organisées pour certains élèves pour le soutien scolaire. En outre, les enfants auront dans certains cas, non pas six heures mais six heures et demie de cours par jour.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Tous les enfants ne bénéficient pas du soutien scolaire et doivent dénombrer deux heures de classe de moins. La nouvelle répartition décidée par Monsieur Darcos a désorganisé la totalité des écoles, les transports scolaires, les garderies des communes et au-delà, les familles.

J'évoque maintenant un tout autre sujet. Le projet de loi de finances prévoit, dans le chapitre relatif à l'égalité Hommes/Femmes, un article « articulation des temps de vie » le budget d'Etat de 168 000 euros Les finalités présentées de l'action sont les suivantes : sensibilisation

des entreprises à la conciliation, développement des moyens permettant la conciliation, promotion du Cesu et promotion d'une politique d'articulation de diagnostics Temps/Territoires. Les contenus touchent à la formation, la problématique de l'articulation des temps ou bien encore à l'activité culturelle et sportive des femmes – champ que je ne cerne pas totalement... Les actions, qui devront être conduites à l'échelle nationale, sont bien nombreuses et surdimensionnées en comparaison du budget qui leur est consacré.

Bruno MORICE

Journaliste

Dans les échanges actuels, il est souvent souligné l'inefficacité du double niveau du Département et de la région. Il me semble que les deux échelles ne seront pas viables à terme et qu'une nouvelle organisation devra émerger.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Je pense pour ma part que la France compte plusieurs échelons inutiles. Les 36 000 communes sont trop nombreuses. Au-delà, nous dénombrons un échelon intercommunal, des Scot, des pays, des Départements, des régions, l'Etat et enfin l'Europe. La décentralisation conduite en 1982 devait aboutir à la suppression des Départements pour ne conserver que le niveau régional. Les engagements n'ont pas été tenus. Non seulement les deux échelons ont été maintenus, mais les compétences de l'un et de l'autre ont été croisées, créant une confusion générale. Le seul repère visible tient dans l'attribution des responsabilités des écoles aux communes, des collèges aux Départements et de celles des lycées aux régions. Ces multiples niveaux impliquent une superposition de services et conduisent de ce fait à une déperdition d'argent. Je n'évoque pas le coût des réunions pur rapprocher et coordonner les actions...

La proximité peut avoir lieu dès lors qu'elle est souhaitée. Nul besoin de démultiplier les niveaux.

Bruno MORICE, Journaliste

L'opération de rapprochement des niveaux peut s'avérer délicate. En effet, la fusion de deux Départements pourrait par exemple conduire à un changement de la majorité politique. La démarche pourrait être taxée de manœuvre politique par certains.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Je ne répondrai pas à cette question, qui n'est pas directement en lien avec notre sujet.

Le Gouvernement va prochainement modifier les circonscriptions des députés, sur demande du Conseil Constitutionnel. Ce changement est par ailleurs devenu une nécessité étant donné l'insuffisante et l'inégale représentation de la population. Le sujet nous renvoie aux rapports avec les territoires et la proximité. Nous devons trouver la bonne échelle. Sommes-nous en mesure de conduire un grand débat national sur la question ?

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au maire de Renne, déléguée aux droits des femmes et au temps de la ville

En 2001, nous disposions du soutien de la Datar pour mener nos travaux. Lorsque le Ministère de la ville et le Secrétariat aux droits des femmes étaient demandeurs d'un rapport sur les temps de la ville, nous nous sentions détenteurs d'une certaine légitimité dans la conduite de nos réflexions et de nos actions.

La question est aujourd'hui posée des moyens politiques et financiers dont disposent les territoires pour soutenir les choix arrêtés par l'échelon supérieur, sans concertation ni négociation.

Notre capacité de réactivité est à l'épreuve dans ce contexte. Certaines décisions sont en effet prises très rapidement et nous obligent à nous ajuster en quelques semaines ; elles provoquent des tensions sur nos territoires et nécessitent des exigences de moyens humains et financiers considérables.

Nos citoyens développent une suspicion à l'égard de leurs élus de proximité. Le sentiment d'impuissance et de soumission est d'autant plus puissant. Les secteurs interpellés concernent l'emploi, l'éducation ou encore la santé.

La force des élus réside dans l'élan et les capacités qu'ils peuvent déployer en début de mandat. Nous avons en 2007 réalisé, au cours d'une assemblée générale, le bilan des activités déployées par les différents bureaux des temps. Nous craignons alors que certains bureaux des temps disparaissent. Les faits ont contredit nos prévisions pessimistes : de nouveaux territoires se sont emparés du sujet.

J'ai pour ma part envie d'associer à nos réflexions les droits des femmes. Nous devons être en capacité dans nos territoires de travailler sur ces réalités. Malheureusement, il me semble que peu de municipalités ont inscrit ce sujet dans leur programme. Les moyens accordés pour mettre en œuvre des actions en faveur des femmes sont véritablement dérisoires. Les délégations départementales et régionales dédiées aux droits des femmes risquent d'être englouties. Dans le cadre des priorités identifiées, nous travaillons beaucoup sur la prévention des violences faites aux femmes. Je pense que si nous élargissons nos réflexions à l'emploi, en particulier de la précarité du travail des femmes ainsi qu'à l'articulation des temps de vie, nous nous doterions de grandes capacités d'avancer.

L'un des enjeux importants des politiques temporelles concerne notre aptitude à travailler en transversalité. Je crois que nous n'y sommes pas prêts. Le rattachement politique et administratif est crucial. A Rennes, nous sommes par exemple aujourd'hui rattachés au groupe Culture alors que nous étions précédemment liés au groupe Finances. La mise à notre disposition de moyens financiers et humains – implication de personnes compétentes vis-à-vis de nos problématiques – demeure également une condition essentielle à la réussite de nos projets. Nous avons peu réussi à travailler avec les universités pour faire émerger des professionnels formés à nos thématiques.

Je m'interroge par ailleurs sur nos capacités à développer des partenariats entre les différents niveaux de collectivités : les villes avec les intercommunalités, ces dernières avec les départements et ceux-ci avec les régions.

Nous devons parvenir à inscrire notre sujet des politiques temporelles dans les dispositifs de taille : Agenda 21, PDE, Scot, Plans d'égalité professionnelle, etc... Nous devons également travailler davantage et mieux avec les entreprises. Le soutien aux nouveaux territoires doit également représenter un axe important de nos actions.

Catherine COUTELLE

Députée de la Vienne

Pour terminer, je crois que nous pouvons remercier les responsables et les élus du Département de Seine-Maritime pour son accueil chaleureux et la qualité de ses prestations.

Merché ALVIRA

Mairie de Barcelone

Je suis en accord avec les réflexions déployées relatives aux horaires des commerces. L'extension à des horaires flexibles signerait la mort des petits commerces. Une telle possibilité ne doit être instaurée qu'après une analyse des besoins et des demandes sur le sujet. Je vous propose de mener une étude autour des horaires en partenariat avec Lyon.

Nous devons demeurer vigilants sur les conditions de travail. A Barcelone, une manifestation des syndicats s'est tenue il y a quelques jours contre le contenu d'une directive européenne. Le maire de a décidé de donner l'appellation « le travail digne » à une zone de la ville.

Au nom de notre groupe, je tiens à vous remercier de nous avoir permis de partager nos travaux et nos réflexions avec vous. Nous vous remercions pour l'accueil qui nous a été réservé par la ville de Rouen. Nous vous attendons les 4 et 5 février 2009 à Barcelone.

Bruno MORICE, Journaliste

J'ai été particulièrement intéressé par les thématiques que vous avez développées au cours de ces deux journées de travail. J'ai été marqué par les difficultés que vous rencontriez les uns et les autres en matière de communication. Je ne connaissais pas les Bureaux des Temps. Les clubs de la presse pourraient constituer des caisses de résonance pour transmettre une information accessible sur vos activités.

Je remercie à mon tour le Département de Seine-Maritime pour la qualité de son accueil et de son organisation.

Clôture

Yves LEONARD

Directeur de la Citoyenneté – Département de Seine-Maritime

Une clôture d'évènement est toujours un moment à la fois solennel et attendu. La richesse des travaux présentés hier et aujourd'hui démontre que tout le monde est heureux. J'ai assisté à un certain nombre d'interventions et j'ai eu des retours pour celles auxquelles je n'ai pas pu participer. Toutes disent la qualité des propos tenus ici et la richesse des débats. Il s'est aussi passé une chose à laquelle nous devons être très sensibles dans ce genre d'assemblée : l'ouverture internationale de nos réflexions. La présence de nos amis catalans y est pour beaucoup et nous a apporté des éclairages distancés. Dans la plupart des interventions, notamment celles relatives aux pistes cyclables, cet éclairage international peut nourrir notre réflexion pour que les Temporelles constituent véritablement une boîte à idées.

Cela a été pour nous un grand honneur de pouvoir nous impliquer directement dans l'organisation de ces deux journées d'étude. Nous avons eu une collaboration étroite avec la Mairie et la Communauté d'Agglomération pour que cet évènement ait lieu, avec une assistance nombreuse. Nous avons eu la chance d'avoir le temps avec nous et une météo ensoleillée, comme il se doit en Normandie ; vous en garderez, j'imagine, un excellent souvenir.

Je pense que ces journées seront de nature à faire découvrir ou à enrichir les débats et à faire en sorte que les collectivités territoriales et les acteurs institutionnels s'impliquent de plus en plus directement. Ces journées permettront peut-être également à une plus grande clarté de se manifester dans les rattachements administratifs. Pierre Corneille étant natif de Rouen, je me permets dans un clin d'œil de lui emprunter son célèbre oxymore : « l'obscur clarté qui tombe des étoiles ».

Je vous dis à nouveau tout le plaisir que nous avons eu à vous accueillir. Je suis également ému d'avoir reçu Anne-Marie pour son dernier mandat en tant que Présidente de Tempo avant qu'elle transmette formellement le flambeau cet après-midi.

Je tiens à vous remercier collectivement les uns et les autres d'avoir pu vous libérer et de prendre du temps pour réfléchir à cette problématique et vous retrouver sans doute l'année prochaine pour les Temporelles 2009.

Françoise COMBES

Conseillère municipale déléguée de la Mairie de Rouen

Je serai très brève, Monsieur le Directeur ayant déjà dit presque tout ce que j'avais à dire. La ville de Rouen et le Département de Seine-Maritime sont en phase et fonctionnent sur la même longueur d'onde. Je n'ai pas pu non plus assister à l'intégralité des débats – j'allais dire faute de temps. J'ai été séduite par le fait que les personnes en charge de ces problématiques depuis longtemps comme les novices dont je suis ont pu tirer des pistes et approfondir des réflexions. Nous pourrions repartir dans nos collectivités, complètement regonflés pour persuader tout le monde que la politique temporelle n'est pas un gadget associé à quelques activités, mais peut être fondamentale dans la gestion des collectivités.

La ville de Rouen est heureuse de vous avoir accueillis. Nous vous avons commandé le beau temps ; il est là. Cela veut dire que le ciel est avec nous. En vérité, ce n'est pas toujours comme ça. Je vous souhaite un bon retour dans vos collectivités et beaucoup de réflexions. Je souhaite que nous nous retrouvions l'année prochaine, dans un autre endroit peut-être. Si vous souhaitez revenir à Rouen, nous serons toujours heureux de vous accueillir.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

A mon tour de prendre la parole, pour mes derniers instants de Présidente. C'est toujours émouvant de quitter une telle fonction. Je remercie très sincèrement le Conseil général, l'Agglomération et la Ville de nous avoir reçus. Je remercie également l'équipe, en particulier Yves, Dominique et Fabienne, pour tout le travail d'organisation – je sais la charge de travail que cela représente. Je remercie Bruno Morice d'avoir animé nos débats et les techniciens qui, présents pendant ces deux jours, nous ont permis de tenir nos échanges. Merci à vous tous d'être venus de tous les coins de France. Merci à Barcelone de nous avoir offert cette ouverture européenne et de nous permettre d'avancer.

Je pense que Tempo est fait de tous les aspects que nous avons évoqués ici, de la volonté éthique, d'œuvrer dans le sens du développement durable et de s'inscrire dans un schéma gagnant pour l'ensemble des acteurs. C'est aussi peut-être une autre façon d'inventer ou de mettre en place la participation, de créer de nouveaux modes collectifs de réflexion, de pensées et d'actions transverses. Je crois qu'aujourd'hui, il y a besoin d'inventer ou de réinventer des modes de participation du public dans le service public. De nombreux élus cherchent de nouvelles manières d'associer les citoyens, pour inventer quelque chose ensemble. Je crois que nous y contribuons à notre manière. Tempo peut encore beaucoup avancer dans la construction d'un nouvel espace collectif.

Remerciements

Au nom de l'association Tempo Territorial et de son conseil d'administration, je tiens à adresser tous mes remerciements au Conseil Général de Seine Maritime et à son Président, Monsieur Didier Marie, d'avoir organisé cette 4^{ème} édition des Temporelles, ainsi qu'à la Ville de Rouen et à son Maire, Madame Valérie Fourneyron, à la Communauté d'agglomération et à son Président, Monsieur Laurent Fabius, de nous y avoir conjointement accueillis, en ce mois d'octobre 2008.

Merci à Madame Françoise Combes, Adjointe au Maire de Rouen, à Monsieur Bruno Bertheuil, conseiller général de Seine-Maritime, Adjoint au Maire de Rouen, à Monsieur Laurent Grelaud, Vice-président de l'Agglomération rouennaise, d'avoir ouvert avec brio cette session, en nous apportant leur vision très complète et concrète des problématiques temporelles. Ils nous ont aussi démontré l'implication déjà effective et dynamique, de leurs collectivités dans ces démarches.

Des remerciements particuliers à Yves Leonard, Directeur de la Citoyenneté du Département de Seine-Maritime, à Dominique Bernard, Fabienne Patry, et leur équipe qui ont préparé et organisé avec conviction ces Temporelles qui furent une réussite tant en termes de contenu que de participation.

Merci aux intervenants d'avoir contribué à l'enrichissement de notre réseau, par l'exposé de leurs réflexions, travaux et expériences, et au journaliste Bruno Morice d'avoir animé ces deux journées. Enfin merci aux nombreux participants, venus de toute la France, qui ont apporté à ces Temporelles leurs expériences et questionnements. Rendez-vous pour les prochaines Temporelles en 2009.

Anne-Marie MONOMAKHOFF

Présidente de Tempo Territorial

Tempo
TERRITORIAL

Tempo Territorial
Direction de la Citoyenneté
Hôtel du Département - Quai Jean-Moulin
76101 Rouen cedex 1

Tél. 02 35 03 57 77 / 02 35 03 57 53