BROAPV1L7BIS

atelier parisien d'urbanisme

17, BOULEVARD MORLAND – 75004 PARIS
TÉL : 01 42 71 28 14 – TÉLÉCOPIE : 01 42 76 24 05

LE TEMPS ET LA VILLE

La mise en place de « bureaux du temps » à Paris

Juin 2001

BROAPV147BIS

UN ENJEU POUR LA VILLE.

DÉSYNCHRONISATION DES TEMPS DE TRAVAIL ET NOUVELLES ATTENTES DES CITADINS.

La désynchronisation des temps de travail est une tendance longue de notre société. En 1999, 21% des femmes et près de 10% des hommes actifs ayant un emploi (au sens du recensement) et vivant à Paris travaillaient à temps partiel. Ces chiffres étaient respectivement de 16% et 7% en 1990.

L'instauration de la réduction du temps de travail a renforcé cette évolution. En décembre 2000, 1810 accords RTT étaient signés à Paris : 400 000 salariés sont ainsi concernés.

Si l'on combine temps partiel et RTT, c'est environ un salarié sur trois, travaillant à Paris, dont la vie s'organise avec des horaires décalés (par rapport à une semaine de 39 heures qui s'étalerait du lundi au vendredi). En outre, la variété des situations est grande. Les horaires sont décalés mais ils ne le sont pas tous de la même manière : mi-temps, journée de 7 heures, une journée de RTT par mois, une demi-journée par semaine, annualisation du temps de travail, etc. Enfin, il faut ajouter à ce recensement les personnes qui travaillent en soirée, la nuit et le week-end (police, hôpitaux, restauration, etc.)

Par ailleurs, les citadins souhaitent, de plus en plus, maîtriser l'utilisation de leur temps et disposer ainsi de plages horaires élargies pour avoir accès aux services urbains.

QUALITE DE VIE ET COHESION SOCIALE.

Les évolutions de l'organisation du travail et l'aspiration à une meilleure maîtrise de l'utilisation du temps constituent un enjeu urbain de premier ordre.

Poursuivre l'amélioration de la qualité de vie en ville.

Comment perdre le moins de temps possible dans les transports ? comment se déplacer plus facilement le soir et le week-end ? comment minimiser le temps des tâches quotidiennes ou régulières (courses, démarches administratives, etc.) ? comment profiter au mieux des offres disponibles en termes de culture ou de détente ?

Promouvoir l'égalité femmes / hommes.

De manière générale, ce sont les femmes qui souffrent le plus des contraintes temporelles car, en parallèle de leur activité professionnelle, elles continuent largement d'assurer la gestion des tâches quotidiennes.

Maintenir la cohésion de la société urbaine.

L'évolution des rythmes de vie ne doit pas accentuer la création d'une société urbaine à deux vitesses avec, d'une part, les « gagnants » , les bénéficiaires des horaires élargis (les usagers des services) et, d'autre part, les « perdants », les salariés de ces services, qui travailleraient avec des horaires décalés.

Interroger le fonctionnement d'activités structurantes de la vie urbaine.

Les attentes des citadins et les enjeux pour la ville invitent à repenser collectivement le fonctionnement d'activités aussi importantes que les transports publics, les services publics « de nécessité », les offres en termes de loisirs et de détente.

A.P.U.R.
SERVICE DE DOCUMENTATION
ATELIER PARISIEN D'URBANISME, 17, Bd Morland 75004 PARIS

LES EXPERIENCES EN COURS EN EUROPE ET EN FRANCE.

L'expérience italienne des « bureaux du temps ».

Un dispositif législatif a été instauré, en Italie, depuis 1990 : une loi d'initiative populaire a permis aux collectivités de coordonner leurs horaires. En 2000, la loi Turco rend obligatoire, pour les communes de plus de 30 000 habitants, la mise en œuvre de politiques temporelles.

Un processus politique local a favorisé la démarche : des associations regroupant des femmes, soutenues par les syndicats, se sont mobilisées. Une procédure a été mise en place, sous le nom de « bureaux du Temps ». La concertation se déroule selon la méthode dite « de tables quadrangulaires », associant les élus et les « policy makers » (dirigeants, experts, syndicats et employés, entreprises et usagers). Cette méthode de concertation permet de construire les projets et de passer d'une négociation sociale à une co-conception sociétale des temps sur le territoire. Aujourd'hui, entre 140 et 170 villes ont adopté des politiques temporelles.

L'expérience italienne a fait émerger des difficultés spécifiques : l'accessibilité des services publics, les horaires de commerces, l'hospitalité des espaces publics, les temps de l'école. Des « pactes de mobilité » sont instaurés impliquant les producteurs de services de transport, les générateurs de mobilité ainsi que l'ensemble des usagers d'un territoire.

Les pays du nord de l'Europe.

Les pays du nord de l'Europe (Allemagne, Finlande, Pays-Bas) ont également engagé des réflexions sur les horaires des services publics, des transports, des commerces, etc. La ville de Brême a instauré une journée des citoyens : le jour du marché, les services publics sont ouverts de 8 à 18h. A Helsinki, des crèches fonctionnent 24h/24. A Amsterdam, l'ouverture des bibliothèques le dimanche se développe.

L'Angleterre a mené une expérience quelque peu différente, en oeuvrant au développement de « l'économie de la nuit », dans le cadre d'une politique de requalification des centre-villes. Elle vise à y réimplanter des restaurants et des animations culturelles et artistiques. Des résultats intéressants ont été obtenus en matière de lutte contre la délinquance.

Les enseignements des expériences européennes.

Une recherche comparative[1] menée dans cinq pays européens aboutit aux enseignement suivants. Les idées fortes sont soulignées.

- *« Les expériences sont majoritairement fondées sur la conciliation des temps de vie et des conditions de travail, demande souvent mise en avant par les femmes et leurs associations. La mise en œuvre de ces projets requiert la participation des citoyens et des acteurs qui exercent des responsabilités en matière de gestion locale.*
- *Même si la démarche s'appuie sur une dynamique de démocratie locale, proche du vécu et des aspirations de citoyens, elle a besoin d'être relayée à d'autres niveaux. Associer processus ascendant et processus descendant est une condition de succès.*
- *Les principaux obstacles rencontrés résident dans la perspective à forte dominante interne des prestataires de services mobilisés jusqu'à présent sur des logiques fonctionnelles les conduisant à privilégier des intérêts catégoriels, mais aussi dans l'insuffisance de connaissance mutuelle, le manque de communication et de confiance, et dans les difficultés à fédérer les points de vue des usagers. L'adaptation ne se fait que forcée par des changements externes ou dans le cadre de dynamiques intégrées dans des projets sociétaux. »*

---

[1] In Conseil National des Transports. Jean-Paul Bailly, Edith Heurgon, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, p.64, Editions de l'Aube, 2001.

Les exemples français

La réflexion sur les politiques temporelles s'est développée en France à partir de 1996 dans le cadre de l'Ecole Française d'Excellence Territoriale et du programme européen Eurexter.

En 2000, la DATAR a animé un groupe de prospective « Temps et Territoire ». Des ateliers ont été menés dans le Territoire de Belfort, dans l'agglomération de Poitiers et à Saint-Denis.

En 2001, Le Fonds National d'aménagement du Territoire (FNADT) a apporté une aide financière à ces trois collectivités territoriales afin qu'elles poursuivent et approfondissent les études engagées et qu'elles rendent opérationnelles les premières recommandations. L'objectif est la création d'un « bureau du temps ».

La Ville de Paris a, à son tour, signé une convention avec la DATAR en mai 2001 pour la mise en place de « bureaux du temps » dans quatre quartiers choisis dans quatre arrondissements (le 18ème, le 20ème, le 9ème et le 15ème).

- *Le Territoire de Belfort*

Le Territoire de Belfort est le plus petit département de France : il compte autant d'habitants qu'un grand arrondissement parisien (138 000). Il est situé dans une région très active, aux confins de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Alsace, qui compte plusieurs villes moyennes (Belfort, Montbéliard, Mulhouse) : les questions d'intercommunalité et de coopérations transfrontalières sont donc prégnantes. La région est également marquée par une présence industrielle forte, Alsthom et Peugeot notamment, en pleine évolution (développement de la sous-traitance). Le développement universitaire est aussi un élément important.

La réflexion sur les politiques temporelles est née d'une réflexion plus classique sur l'aménagement du territoire. Au départ, la DATAR et le Conseil général ont cherché à « construire une politique de la mobilité ». Le diagnostic mené alors a fait apparaître non seulement des insuffisances en termes spatiaux – des lieux mal desservis –, en termes qualitatifs – une surreprésentation de la voiture individuelle - mais aussi des difficultés liées aux horaires : le travail de nuit des femmes, le travail des salariées aux horaires décalés, la desserte de l'aéroport et de la gare TGV, qui fonctionnent très tard, la mobilité des étudiants, etc.

L'organisation de « la Maison du temps et de la mobilité » s'est faite au sein du Conseil général. Début juin 2001, la structure est devenue autonome en prenant la forme d'une association dirigée par Luc Gwiazdzinski, auparavant conseiller technique au Conseil Général. Elle regroupe 4 personnes et travaillera en réseau avec les universités.

La concertation prend la forme de « Forum du temps », le premier mercredi de chaque mois, selon le mode des tables « quadrangulaires ».

- *L'agglomération de Poitiers.*

Il est prévu que l'« Agence du temps » demeure dans les services de la communauté d'agglomération.

Elle s'est fixé trois objectifs : « sensibiliser, synchroniser, expérimenter ».

La méthode de sensibilisation/concertation est la même que celle mise en œuvre sur le Territoire de Belfort. Elle passe par l'organisation d'un « Forum du Temps », le 1er mardi de chaque mois, sur un thème de société (par exemple, le « temps des pères »), ou sur une question purement locale. Ces forums rencontrent un grand succès, sauf auprès de

l'Education Nationale. Les relations semblent conflictuelles : l'un des principaux problèmes de l'agglomération réside dans le déplacement quot idien de 15 000 étudiants, vers l'est de la ville, pour suivre des cours qui débutent tous à 8h...

Hormis la question universitaire, les principales réflexions portent sur :
- la fermeture de la majorité des commerces en centre-ville entre 12h et 14h ;
- les levées de courrier de la Poste qui ont été établies à 16h30, limite peu fonctionnelle pour les entreprises ;
- la création de crèches à proximité des lieux d'emploi.

La principale synchronisation a consisté à rendre compatible les nouveaux horaires étendus pour la Médiathèque avec les horaires des transports publics.

La principale expérimentation en cours concerne la mise en place d'une soirée, à fréquence régulière, pendant laquelle les services publics restent ouverts. L'initiative sera renouvelée dans les campus universitaires, à la rentrée, sous la forme d'un « guichet unique » des services publics. Un guide des horaires des services publics a été publié.

- *La ville de Saint-Denis.*

Trois chantiers concrets sont en cours.

- La mobilité : travail mené avec l'université de Saint-Denis, le pôle tertiaire de Pleyel, le Stade de France et le secteur touristique autour de la Basilique.
- Les modes de gardes.
- Les commerces liés au tourisme.

La municipalité de Saint-Denis a choisi de traiter en priorité les questions qui relèvent de sa compétence propre. Les questions des services publics relevant de l'Etat, de l'offre de loisirs notamment seront traitées plus tard.

Un travail d'études est ébauché : enquêtes auprès des habitants et usagers, recensement de 200 horaires de commerces, travail de cartographie incluant la variable « temps » ou « horaires » (carte des commerces ouverts le dimanche de 12h à 13h, nombre de bus accessibles à 250 m de l'îlot, par tranche horaire), etc.

La mise en place opérationnelle du « bureau du temps » est avant tout un travail de concertation. Elle s'élabore en prenant appui sur la démarche « quartier » mise en place par Saint-Denis depuis plusieurs années : réunions de concertation avec les habitants, les entreprises, les commerçants, les services publics, les usagers, etc. Le but est de « co-construire la demande » (puis les réponses).

A terme, le Comité de pilotage du Bureau du temps inclura des représentants de ces différents groupes.

Une des réalisations effectives a consisté à améliorer la desserte du site des Entrepôts et Magasins Généraux Parisiens (EMGP). Un travail de fond avec la RATP a permis la mise en place début avril de navettes jusqu'au métro entre 7h et 9h30 et entre 17h et 19h30 et d'un service à la demande entre ces plages horaires. 700 voyages par jour sont effectués alors que 400 étaient prévus.

PARIS - PREMIERS ELEMENTS DE CADRAGE.

LES THEMES PRINCIPAUX, LES PRINCIPALES EVOLUTIONS CONSTATEES.

La modification des rythmes de vie et des attentes des parisiens est mesurable, en première approche, au travers de quelques données statistiques, de résultats d'enquêtes ou de constats empiriques émis par des acteurs importants de la vie urbaine.

Cette évolution sera illustrée au travers de cinq thèmes principaux.

1. L'utilisation du temps libéré par les Parisiens qui bénéficient d'une réduction du temps de travail.
2. Les nouvelles pratiques et les attentes en termes de déplacement et de transport.
3. Les nouvelles pratiques et les attentes en termes d'offre commerciale et de distribution.
4. Les nouvelles pratiques et les attentes en termes de services publics « de nécessité » (crèches, mairies, postes, CAF, etc.).
5. Les nouvelles pratiques et les attentes en termes de loisirs (secteur privé et public).

THEME N°1

L'UTILISATION DU TEMPS LIBÉRÉ PAR LES PARISIENS QUI BÉNÉFICIENT D'UNE RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL

Etat des connaissances.

Deux enquêtes principales, à **l'échelon national et francilien**, ont été réalisées :

- l'une par la DARES (Ministère des Affaires Sociales) en juillet 1999, **au niveau national**, portant sur 565 accords « Robien » (avant l'instauration de la RTT « Aubry ») ;

- l'autre, beaucoup plus restreinte (entretiens qualitatifs auprès de 14 personnes), **au niveau francilien**, en octobre 2000, par l'Observatoire Régional du Tourisme en Ile-de-France (ORTIF).

Il en ressort une partition en trois groupes :

- les personnes qui passent plus de temps chez eux : globalement les hommes jardinent et bricolent davantage, les femmes s'occupent plus des enfants et d'elles-mêmes ;
- les personnes qui mettent à profit ce temps libéré pour pratiquer du sport, avoir plus d'activités culturelles et partir en voyage ;
- Les personnes qui subissent ce temps et sont absorbés par les tâches domestiques ou se consacrent aux loisirs « passifs » (télévision).

Même si la grande majorité des personnes reconnaissent que la RTT leur a fait gagner une « qualité de vie », ces premiers résultats sont jugés décevants par les sociologues :

« Les 35 heures n'ont, semble-t-il, pas remis en cause la traditionnelle division des rôles entre les sexes » (Dominique Méda, Le temps des femmes : pour un nouveau partage des rôles).

« La majorité des salariés ne fait qu'accentuer les pratiques antérieures et actualise de la sorte des dispositions construites de longue date » (Jean Yves Boulin, spécialiste des nouveaux modes de vie et du temps au CNRS).

« *Les cadres et les professions libérales ont une longueur d'avance. Cette catégorie cumule les avantages. Elle a les moyens financiers de ses loisirs et est l'héritière de parents ou de grands-parents qui prenaient des loisirs. Elle a appris à gérer son temps libre* » (André Rausch, auteur de Vacances en France de 1830 à nos jours).

« *Déprimant : les gens font un petit peu plus ce qu'ils faisaient déjà. Les 35 heures n'atténuent pas les différences, elles les prolongent* » (Gilbert Cette, professeur de sciences économiques, université Aix Marseille II).

La DARES vient de publier les résultats d'une enquête lourde, confiée à Dominique Méda, portant sur 1618 salariés, ayant connu une RTT depuis au moins un an, interrogés en face à face. Elle confirme les résultats précédents. LA RTT a conduit, du moins dans la première année de sa mise en œuvre, à « un déplacement des moment consacrés aux tâches domestiques qui n'entame que peu la traditionnelle division des tâches »[2].

---

[2] Marc-Antoine Estrade, Dominique méda, Renaud Orain. Les effets de la réduction du temps de travail sur les modes de vie : qu'en pensent les salariés. In Premières synthèses, mai 2001.

THEME N°2

LES NOUVELLES PRATIQUES ET LES ATTENTES EN TERMES DE DÉPLACEMENT ET DE TRANSPORT

Etat des connaissances

- La part des flux de loisirs dans l'ensemble de la mobilité locale est passée de 33% en 1981 à 40% en 1993, celle liée au travail (déplacement domicile-travail) a diminué de 37% à 33%. Les déplacements professionnels sont en hausse. Ces évolutions impliquent que les déplacements en heures dites « creuses » augmentent.

- RATP
- Les heures de pointe du métro s'étalent jusqu'à 21h ; cette évolution a été mise en évidence par la comparaison des Enquêtes Globales Transport de 1983, 1991 et 1997.
- Depuis 1996, le trafic métro a augmenté de 13% les jours de semaine, de 27% les jours de week-end.
- Le trafic bus Paris et banlieue est resté stable les jours de semaine depuis 1996, le trafic du week-end croît sensiblement.
- Les jeunes titulaires d'une carte imagine'R - ils sont 500 000 en Ile-de-France - se déplacent vers Paris le week-end de manière privilégiée.

- SNCF
- En 2000, les trains du jeudi soir ont affiché 12 fois complets et ont transporté 70 000 voyageurs de plus qu'en 1999 (donnée nationale).
- La boutique « Relay » de la gare Montparnasse a vu son chiffre de vente du jeudi progresser de 15% en deux ans.

- Air France
- Le trafic voyageur du jeudi a augmenté de 15,8% en 2000.
- L'heure de pointe classique du vendredi est passée de 17h à 15h.
- Les week-ends de « pont », la fréquentation des avions s'est accrue de 14,7%.

- La circulation routière
- Selon le Conseil National de l'Information Routière (CNIR), les bouchons s'étalent sur la journée du vendredi et sur le lundi soir. La CNIR a commandé une étude pour tenter, avant l'été, de cerner les nouveau comportements des automobilistes.
- Selon le Centre de coordination routière de Créteil, les départs du vendredi s'étalent entre 8 et 16h et des bouchons se forment dès le jeudi soir.

Les évolutions en cours

- La RATP élabore des propositions pour renforcer les fréquences ligne par ligne et étudie l'extension du Noctambus ; le réseau « Mobilien » apportera, à court terme, une amplitude plus grande aux lignes du réseau Bus 2001 (fonctionnement en soirées, dimanches et jours fériés) ; des études sont en cours pour augmenter l'amplitude de fonctionnement des lignes de métro, rendre le service plus continu et plus flexible par rapport aux grands événements.
- La SNCF ambitionne de doubler le niveau des fréquences aux heures creuses de journée sur les principales lignes du réseau Ile de France.

THEME N°3

LES NOUVELLES PRATIQUES ET LES ATTENTES EN TERMES D'OFFRE COMMERCIALE ET DE DISTRIBUTION.

Etat des connaissances

- La prolongation des heures d'ouverture le soir (Monoprix jusqu'à 21 ou 22 h, réseau des épiceries de quartiers) et le week-end (ouverture du Virgin des Champs-Elysées ou de la plupart des magasins du Marais le dimanche).
- L'arrivée d'épiceries sous forme de distributeurs automatiques. Deux opérateurs dominent ce marché :
  - Casino : premier magasin ouvert à Lyon en 1998 ; ouverture d'un magasin à Paris en 2001 : Porte d'Asnières (220 produits disponibles) ;
  - « Yatoopartoo » : 43 installations prévues en région parisienne dont 30 d'ici la fin 2001à Paris (un appareil est installé rue Legendre dans le 17ème , pour illustration).
- Les pôles commerciaux se développent sur les « lieux de transit » : dans les gares, dans le métro, dans les station-services (« 8 à Huit », groupe Carrefour, a signé avec BP pour ouvrir des épiceries dans une centaine de stations services urbaines).
- Le commerce par Internet se développe mais reste marginal (0,02% du commerce de détail) notamment parce que la question de la livraison n'a pas été résolue (mais des réponses s'esquissent par la recherche de point-relais auxquels les acheteurs se rendent pour récupérer leurs commandes : dans les supérettes, dans les lieux de transit, dans les entreprises, ou tout autre lieu tels que les relais H).

Les évolutions en cours.

- Les grands groupes réinvestissent les commerces de proximité : Carrefour, en rachetant Promodès, dispose du réseau des Shopi. Casino a pris 50% du capital de Monoprix en juillet 2000.
- Les projets commerciaux dans les gares parisiennes : Saint-Lazare : de 7000 m² aujourd'hui à 16000 m² d'ici 2002 (co-financement par la Ségécé qui a construit, pendant 20 ans, des centres commerciaux en périphérie et qui investit désormais dans les gares) ; Paris Nord : 3200 m² prévus en 2001; Paris Gare de Lyon : 3600 m² d'ici 2003.
- La téléphonie mobile (le « m-commerce ») : la téléphonie mobile permet d'accéder à Internet et de passer des commandes. Les premières expériences sont développées au Japon. A San Francisco, les téléphones portables donnent des indications sur les commerces environnants.

THEME N°4

LES NOUVELLES PRATIQUES ET LES ATTENTES EN TERMES DE SERVICES PUBLICS « DE NÉCESSITÉ »

Le champ est vaste entre ce qui relève de la Mairie de Paris (crèches, notamment) et ce qui relève des autres institutions (Postes, Caisses d'Allocations Familiales, etc.)

→ Les services publics municipaux.

D'un point de vue municipal, le plus urgent semble être les questions liées à la garde des enfants en bas âge. Dans les expérimentations françaises et européennes, cette question a été au cœur des débats.

Etat des connaissances

2000 places dans des crèches classiques et 2500 dans des halte-garderie, des crèches parentales et associatives sont prévues dans les prochaines années. Qu'en est-il des horaires proposés aux parents ? Très peu de crèches collectives proposent des horaires souples. Seules quelques crèches de taille restreinte, de type associatif, fonctionnent de 7h30 à 21h.

Un autre sujet de réflexion important pour la Mairie est celui du maintien à domicile des personnes âgées et dépendantes. Saint-Denis mène une expérimentation de six mois pendant laquelle du personnel volontaire assure une prise en charge quasi-continue (notamment en soirée et les week-end).

→ Les services publics qui dépendent d'autres institutions.

Les pratiques restent très figées. Seules La Poste semble avoir sensiblement évolué : ouverture tôt le matin et le midi, nocturne de l'agence du Louvre.

THEME N°5

LES NOUVELLES PRATIQUES ET LES ATTENTES EN TERMES DE LOISIRS (SECTEUR PRIVÉ ET PUBLIC)

Etat des connaissances.

- Nouvelles Frontières : 30% de progression en 2000 sur les courts séjours, 15% en moyenne.
- Fram : 30% de progression en 2000 sur l'ensemble de son activité.
- Gymnase Club : augmentation de 10% de ses ventes d'abonnement ; l'« heure de pointe » commence à 17h ; les vendredis et les lundis sont des jours pleins.
- A Poitiers, la médiathèque a vu ses pointes de fréquentation se déplacer du samedi au vendredi et au jeudi.
- A Paris, le « BricoloCafé » du BHV ne désemplit pas le vendredi et le lundi.
- Le Club Med World de Berçy reçoit de 1300 à 1500 visiteurs par jour.

Evolutions en cours

Les évolutions sont surtout du ressort du **secteur privé**. On observe notamment que, de plus en plus, les magasins joignent une offre de loisirs voire une offre culturelle en sus de l'offre de biens :

- garderies pour enfants : les magasins Apache sont équipés d'une scène de spectacle, d'ateliers de modelage, d'un petit marché...) ;
- salles de cours : la FNAC, Nature & Découverte, Castorama, Truffaut, BHV (Bricolo Café) ; Monoprix propose des cours de violon ;
- salles de sport : Décathlon a mis en place cette expérience à Mulhouse ;
- boîtes branchées : Le Shop, Killiwatch, rue Etienne Marcel, avec DJ's en « Live »...
- ateliers de couture : Levis' Store, le japonais Issey Miyake à Paris ;
- espaces culturels : expositions de peinture au Printemps, des expositions du Musée du Louvre chez Carrefour.

Les évolutions du secteur public sont beaucoup plus modérées. A Poitiers, l'un des trois sites d'expérimentation d'un « bureau du temps », la médiathèque ouvre 42 h par semaine avec deux nocturnes jusqu'à 22h. Une extension des plages horaires de la bibliothèque est envisagée

Les grands équipements gérés par l'Etat semblent être en avance : ouverture de la bibliothèque de Beaubourg jusqu'à 22h et le dimanche, nocturnes du Louvre.

LA MISE EN PLACE DE « BUREAUX DU TEMPS » A PARIS.

La Ville de Paris envisage le dispositif suivant en termes de calendrier et de méthode.

LE CALENDRIER PREVISIONNEL.

- Mi-juin 2001 : choix des quatre quartiers pilotes dans quatre arrondissements différents : 9ème, 15ème, 18ème, 20ème ; définition des périmètres.
- Pour l'été 2001 : enquête qualitatives auprès des populations portant sur les modes de garde, les modes d'accès aux soins, l'accompagnement des personnes âgées, les pratiques en termes de déplacements, les attentes en termes de commerce local et de loisirs. Les enquêtes seront menées par des bureaux privés.
- A partir de septembre 2001 : mise en place de dix journées d'informations, au rythme d'une par mois : concertation selon la méthode des « tables quadrangulaires » inspirées de l'expérience italienne, réunissant les habitants, les élus, les services, les associations. Des « acteurs pertinents » (services déjà engagés dans la démarche, entreprises, commerçants, etc.) y seront associés. Ces « tables quadrangulaires » seront animées par le maire d'arrondissement, madame Hidalgo, Première-ajointe au Maire de Paris, à qui a été confiée la délégation du « bureau des temps », et des experts de la DATAR, rompus à l'exercice. L'état des conclusions sera présenté aux Comités d'Initiative et de Consultation des Arrondissements (CICA).
- Jusqu'en juin 2002 : négociation sur les ajustements possibles, en liaison avec la mise en place progressive de l'ARTT dans les services de la Ville.
- Juin 2002 : bilan de l'expérimentation ;
- Septembre 2002 : mise en place de nouveaux « bureaux du temps » dans les autres arrondissements, en étendant la convention avec la DATAR.

Par comparaison, les bureaux du temps en Italie se sont montés en 4 ans en Italie et en 3 ans sur les sites pilotes français. La Mairie de Paris se donne un an et demi.

En parallèle, la Mairie a engagé les négociations pour le passage aux 35 heures avec l'objectif d'arriver à un accord pour la fin de l'année (décembre 2001).

LA METHODE.

- Mise en place d'une Commission permanente chargée de veiller à la mise en place du bureau du temps (mais également aux avancées de l'égalité femmes / hommes). Elle accueille notamment des personnalités extérieures : Pierre Dommergues de la DATAR, Dominique Méda, philosophe, responsable de plusieurs études pour la DARES, Sandra Bonfiglioli, universitaire italienne spécialiste des deux thèmes. Il se réunit toutes les six semaines. Mise en place d'un réseau de référents politiques parmi les élus d'arrondissement (un Monsieur ou une Dame « bureau du temps » dans chaque arrondissement).
- Mise en place d'un réseau de référents techniques dans les services de la Ville et de la Préfecture.
- Mise en place d'un réseau d'experts : Ecole Française d'Excellence Territoriale, DATAR, sous-traitants.
- Organisation de journées de formation à destination des élus et des fonctionnaires de la ville amenés à suivre cette question.

L'APUR EST SOLLICITE POUR METTRE EN PLACE LES OUTILS DE LA CONCERTATION - LE DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

L'APUR réalisera une série de cartes localisant les services publics et les commerces présents dans les quartiers retenus et précisant leurs horaires de fonctionnement.

Les thèmes pourraient être :

- les modes de garde,
- les principaux services publics,
- les équipements de loisirs, sportifs et culturels,
- les commerces alimentaires,
- les commerces liés au tourisme,
- l'offre de transport.

La liste est à préciser à partir des périmètres dont la définition sera fixée mi-juin 2001.

Ces cartes serviront de référence lors des concertations locales.

Ce travail nécessitera, pendant deux mois en 2001, le travail d'un chargé d'études, de deux enquêteurs de terrain et d'un cartographe.

Par ailleurs, l'APUR débute un travail avec la RATP dans le but d'une présentation de l'offre de transports en commun (les lignes, les stations mais aussi les horaires) et de statistiques de fréquentation.

Enfin, l'APUR est invité à rejoindre la Commission permanente chargée de veiller à la mise en place du bureau du temps et aux avancées de l'égalité femmes / hommes à Paris, ainsi que les ateliers spécifiquement consacrés aux « bureaux du temps ».

Le suivi de ces thèmes sera inscrit au programme de travail 2002.