— QUAND UNE COLLECTIVITÉ EXPLORE LE TEMPS POUR INCUBER DES SERVICES INNOVANTS : L'EXEMPLE DU GRAND LYON

Lucie Verchère, Chargée de mission
« temps et services innovants »
Grand Lyon
Direction de la Prospective et du
Dialogue Public

Courriel :
lverchere-tortel@grandlyon.org

RÉSUMÉ

Les temps et les rythmes des individus, mais aussi du travail, des institutions ont évolué ces 20 dernières années. Ils se sont complexifiés, désynchronisés et ont conduit de la part des citoyens à de nouvelles attentes de services, plus 24/24, plus immédiats, plus « à la carte ». Ces évolutions sociétales interrogent de fait l'action publique.
Certaines collectivités locales françaises, telles le Grand Lyon (Communauté urbaine de Lyon), en mettant en place un « bureau des temps » (terme générique) ont fait le choix de prendre en compte ces évolutions temporelles, afin de les observer, de les diagnostiquer et ainsi d'incuber des nouveaux services au citoyen pour lui permettre de mieux gérer l'articulation de ses temps de vies, tout en produisant une ville plus durable et plus intelligente.
Pour cela le Grand Lyon a mis en place une mission « temps et services innovants » intégrée à la Direction de la Prospective et du Dialogue Public[1].

MOTS-CLÉS

Temps, rythmes, politiques temporelles, urbanisme temporel, mobilité, coworking.

ABSTRACT

Time schedules and rhythms of individuals, as well as working schedules and institutions have evolved in the past two decades. They have become more complex, a-synchronized and have made citizens more demanding for around the clock services 24/7. These societal evolutions could question public actions.
Some local communities in France, like Grand Lyon, are setting into place a "time-schedule office" (generic term) choosing to cope with these evolved urban temporalities. This office should allow diagnosing, analysing and proposing new services for the citizen in order to deal better with their everyday schedules, and hoping to produce a better and more sustainable city. In order to do so, Grand Lyon has developed what is called "time and services innovative mission" integrated within the Prospective Planning Board[1].

KEYWORDS

Time, rhythms, temporal policies, urban temporalities' management, mobility, co-working.

—

1 www.espacedestemps.grandlyon.com

— LES TEMPS QUI RYTHMENT NOTRE VIE ONT BEAUCOUP ÉVOLUÉ AU COURS DU 20EME SIÈCLE ET CELA INTERROGE LE RÔLE DE L'ACTION PUBLIQUE

Notre société change, est devenue plus complexe, difficilement prévisible. Une organisation du travail en pleine transformation, des rythmes de travail et de vie de plus en plus déstructurés, désynchronisés, un rapport au temps plus individualisé ; autant de faits qui conduisent à une évolution des modes de vie et des pratiques de la ville et de ses services. **Les grandes temporalités de notre société ont été bouleversées en peu de temps** et cela concerne plusieurs phénomènes. Les plus importants sont la féminisation du travail (en France 80% des femmes en âge d'avoir des enfants travaillent), mais aussi l'accroissement de la durée de la vie (+ 31 ans au cours du 20ème siècle qui a bénéficié à toutes les catégories sociales). Il faut aussi considérer le droit à la retraite qui, bien que mouvant, permet de passer le dernier tiers de notre vie en temps hors-travail, tout en étant encore actif. À cela s'ajoute la mise en place, depuis les années 2000 de l'ARTT (aménagement et réduction du temps de travail). Ainsi, nous n'avons jamais eu autant de temps libre, et pourtant chacun se plaint d'en manquer ! Si l'on se réfère à Jean Viard (2006), au cours du 20ème siècle, il y a eu une augmentation importante du temps libre :

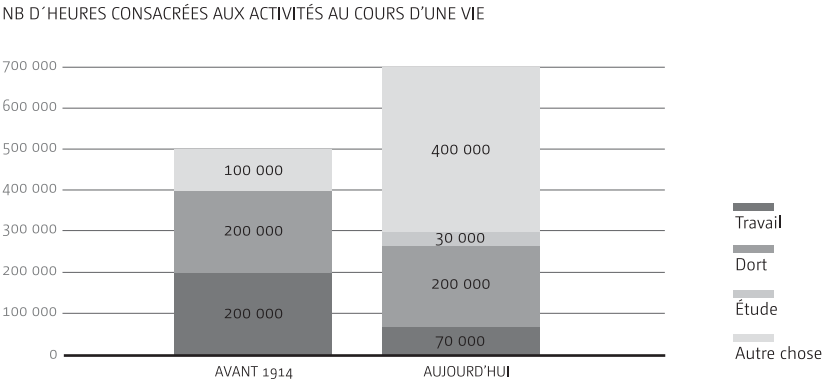

Figure 1 : Nombre d'heures consacrées aux activités au cours d'une vie. (source : Viard, 2006)

Ainsi en 1914, sur une vie entière (de 60 ans, soit 525 600 heures environ), on travaillait 200 000 heures, on dormait 200.000 heures, il nous restait 125.000 heures pour faire autre chose. Aujourd'hui sur une vie entière de 80 ans (soit 700 800 heures environ), on travaille 70 000 heures, on étudie 30 000 heures, on dort 200 000 heures (donc on dort moins) et il nous reste 400 000 heures pour faire autre chose. Le temps non contraint a donc été multiplié par quatre en trois générations.
Cela signifie par exemple que pour aménager une ville, puisque 12 % de notre temps est consacré au travail, 88% l'est pour autre chose. La ville et ses aménageurs vont devoir se mettre au diapason de ces nouveaux rythmes ! Cela explique pourquoi on a l'impression qu'il y a tout le temps du monde dans la rue par exemple. Ce sont aussi les heures de pointe qu'il faut reconsidérer car elles se sont lissées, en particulier celles du soir qui s'étalent maintenant de 16h à 19h30 !

Il faut aussi mettre en cause le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication, qui accélèrent tous les processus de communication, personnels ou dans le travail, ou l'accélération des rythmes dans le travail : on voit se développer partout une flexibilité accrue, une course à l'urgence, à l'immédiateté dans le travail, qui se répercutent dans la vie privée par un accroissement de stress et l'impression de n'avoir « plus de temps pour soi ». Le territoire est ainsi devenu un lieu où l'on assiste à une multiplicité des rythmes tant dans notre vie familiale, que sociale ou professionnelle. Pour exemple, une enquête réalisée par Keolis (opérateur de transports) en 2007 a montré plusieurs évolutions. Cette enquête a consisté à interroger 3300 actifs par téléphone dans 11 agglomérations du territoire français (50 % issus de la ville centre, 50% d'autres communes périphériques), soit 18 700 journées de travail décrites présentant les pratiques de mobilité et les modes de vies des interviewés ! Et les résultats sont éloquents en termes de rythmes de mobilité, puisque 37 % de la population interrogée déclare commencer ou finir son travail en dehors des heures de pointe, 20 % assurant finir après 19h ! Ce sont aussi les jours de la semaine où les rythmes sont différents, puisque 60 % des salariés n'ont pas les mêmes horaires selon les jours de la semaine. Enfin les durées du travail sont variées durant la semaine : 50% des personnes interviewées travaillent du lundi au vendredi, mais 10% travaillent en outre le samedi et 4 % le week-end. Récemment une enquête réalisée par le bureau d'études Nova7 pour le Grand Lyon (2013) concernant les déplacements des habitants du Grand Lyon, mettait en évidence que 12 % d'entre eux ont une activité de travail ou d'études le samedi !
Cela sans compter sur le « mythe de l'année scolaire » : 48 % des personnes interrogées dans l'enquête Keolis vivent sans enfants à charge et sont donc

peu concernés par le rythme des vacances scolaires. Et on observe que la fréquentation des transports en commun (TC) entre 13h et 19h de certains jours de vacances scolaires peut être égale, voire supérieure, à celle d'une semaine hors vacances scolaires, en lien avec des activités de temps libre.

Dès lors, on assiste à un phénomène où chacun revendique SON propre temps et SON propre rythme avec l'émergence de logiques paradoxales difficiles à gérer par la puissance publique. **Le risque est de voir se développer une société de l'immédiateté**, qui veut « tout, tout de suite, et tout le temps », qui vit de plus en plus dans l'instant présent, qui anticipe moins et qui est de plus en plus dans l'action immédiate et dans l'urgence. Ceci n'est pas sans conséquence pour l'offre de services, publics ou non, qui doit en permanence s'adapter. On voit se développer une société qui veut « tout et son contraire », qui veut des services plus « à la carte », individualisés, « sur-mesure »… Avec des attitudes contradictoires et schizophrènes où chacun « demande à autrui ce qu'il ne veut pas pour soi ». Ainsi, si nous travaillons moins, nous voulons pourtant des services publics aux horaires élargis (crèches, activités péri et extra scolaires, ou transports par exemple).

À ceci s'ajoute la dimension **fortement inégalitaire du temps**, selon des critères bien spécifiques selon le statut, le genre, le lieu d'habitation, de chacun.

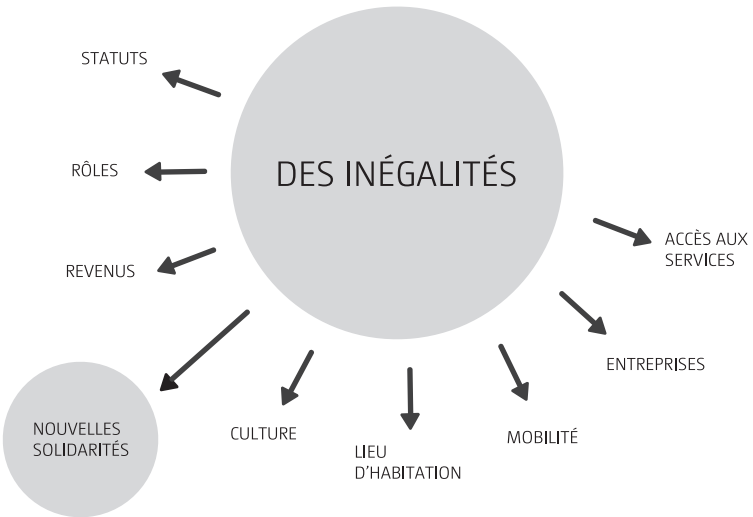

Figure 2 : Inégalités temporelles. (source : auteure)

LA DEMANDE D'UNE VILLE OUVERTE EN CONTINU SE RENFORCE.

Une crèche 24h/24 existe à Lyon, de même que quatre lignes de bus nocturnes. On va au concert à la pause de midi, des séances de cinéma ont lieu à minuit ou à 11 heures du matin; le débat pour ouvrir les magasins ou les bibliothèques le dimanche est souvent relancé. On dort une heure de moins par nuit que nos grands-parents ; internet nous relie au monde en continu, etc. La pression sur la nuit, comme sur le dimanche, comme sur tous les temps de la vie quotidienne, et comme sur le temps de travail, augmente. L'étalement temporel sans limite peut devenir aussi nuisible que l'étalement urbain.

ET L'ACTION PUBLIQUE DANS CE DÉBAT ?

Les services urbains s'adaptent peu à peu, mais la ville fonctionne aussi avec des décalages entre les temps individualisés des habitants et les rythmes collectifs des services urbains. Dans une société où le court-terme prédomine, comment interroger le temps du politique, comment gérer au mieux l'accélération des usages, des modes de vie, et le temps des décisions politiques ? Comme on l'a vu précédemment, le temps est forcement inégalitaire, alors comment l'action publique peut-elle intervenir ? encourager ? freiner ? s'adapter ?

Comment répondre aux attentes de la société civile en mouvement ? Quelle offre de services proposer : par exemple sur les lieux d'interconnexions pour transformer du temps d'attente subi en temps choisi pour faire une escale et moins perdre de temps lors des déplacements ? Mais aussi pour permettre aux parents de concilier leurs vies multiples ? Pour la garde des enfants en proposant des crèches à horaires décalés, en ouvrant le débat sur la semaine de quatre jours et demi tout en respectant le temps de l'enfant ? Quel modèle de valeurs doit-on impulser ? pour une ville 24h/24 ? ou une ville apaisée ?

Face à ce questionnement sur les temps accélérés, il est nécessaire de repenser l'approche temporelle de l'aménagement des territoires. Cela peut être au travers des documents de planifications nouvelle version, les SCOTTe, ainsi que les définit Chrystelle Amblard, spécialiste des politiques temporelles, devenant des Schémas de Cohésion et d'Organisation Territoriaux et Temporels, ou par une approche plus servicielle de l'aménagement urbain avec la mise en place de services adaptés qui mettraient au même tempo, rythmes des individus et rythmes des territoires. Cela peut être également par une approche temporelle de l'urbanisme en particulier via le partage de l'espace public à tous, en tenant compte des rythmes spécifiques de chacun de jour comme de nuit.

— LA MISE EN PLACE DE POLITIQUES TEMPORELLES DANS LES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES EN FRANCE

Pour prendre en compte ces multiples questionnements temporels, une vingtaine de collectivités françaises, dont le Grand Lyon, ont mis en place des « bureaux des temps », dont l'objectif principal croise plusieurs enjeux majeurs : l'innovation, l'amélioration de la qualité de vie mais aussi l'égalité et la cohésion sociale, afin de construire collectivement un fonctionnement temporel qui convienne aux besoins et aux rythmes du plus grand nombre.
Pour cela, les territoires impliqués ont mis en œuvre des actions selon plusieurs axes de travail. On peut citer **la mutualisation des espaces publics et des équipements**, afin de les rendre adaptables en fonction des besoins et des usages différents des utilisateurs au cours de la journée, comme à St Denis ou à Dijon. De nombreuses collectivités ont pu agir sur **les horaires d'ouverture des services, médiathèques, piscines** ou **musées**, telles Paris, Rennes, ou Poitiers. En proposant des maisons de services publics, des guichets uniques, et en développant des horaires élargis, les collectivités permettent à l'habitant de mieux gérer son temps de vie tout en se déplaçant moins et mieux. D'autres collectivités ont incité à mettre en place **des activités culturelles sur le temps de midi** par exemple afin de toucher le plus grand nombre. **Réorganiser le temps de travail** des salariés précaires est une autre piste pour s'attaquer directement aux inégalités temporelles, en particulier des femmes. Par exemple, Rennes puis Paris et Nantes ont réaménagé le temps de travail des salariés d'entretien des lieux publics en les faisant travailler « aux heures de bureaux » afin de leur faciliter les déplacement et l'organisation de leurs temps de vies. Mais il s'agit aussi de repenser une organisation de travail plus « nomade » et mobile à partir de nouveaux lieux, tels les tiers- lieux, ainsi que le fait le Grand Lyon. Le thème « **temps et mobilité** » est aussi un axe majeur pour certains bureaux des temps, parce que le temps dans le déplacement est un critère central et que les problématiques de déplacements se posent pour de nombreuses collectivités ; c'est un axe fort pour le Grand Lyon, mais aussi Montpellier, Rennes, Poitiers, etc. **Le temps de la nuit** a été également plébiscité par certaines collectivité avec études et actions mises en place à Paris, à Lyon, Rennes ou Dijon. Enfin, le thème des « **modes de garde** » a bien évidemment été majeur pour beaucoup de territoires puisque l'on touche par ce biais un des enjeux forts de l'égalité hommes-femmes.
Dans tous les cas, ces axes ont privilégié une concertation entre toutes les parties prenantes, à l'instar des tables quadrangulaires de concertation italiennes, afin de concevoir des services qui s'appuient sur les attentes et les besoins des individus ou des collectifs, et non plus sur du « top-down » traditionnel.
Par définition ces « bureaux des temps », qu'ils soient nommés bureau, agen-

ce, mission, etc. ont vocation à être transversaux et à travailler avec tous les services d'une même collectivité afin de croiser avec les autres politiques publiques.
Ces structures temporelles sont regroupées au sein du réseau Tempo Territorial, réseau national des acteurs des politiques temporelles. Il regroupe élus, techniciens, experts et universitaires spécialistes du sujet.[2]

— UN AXE MAJEUR DE TRAVAIL POUR LE GRAND LYON : LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Initiée en 2002, la mission « temps et services innovants » du Grand Lyon a rapidement focalisé son action **sur de l'expérimentation concrète de services** visant à favoriser à la fois une meilleure articulation des temps de vie des habitants tout en produisant une ville plus durable et plus intelligente et en jouant la proximité vis-à-vis de l'usager.
En effet, lors de son installation, les élus et acteurs locaux ont souhaité privilégier cette approche aux dépens d'une approche temporelle plus conceptuelle et dogmatique. Pour autant de nombreux diagnostics et études sur des thématiques diverses ont été abordés : la question de la nuit, l'accélération des temps, les services à la petite enfance, les services aux salariés, par exemple. De nombreux forums grand public sur des « questions de temps » ont également été organisés entre 2003 et 2008 afin de sensibiliser sur le thème du temps de l'enfant, celui des personnes âgées, le temps des entreprises, celui du projet urbain, etc...

Mais l'axe majeur de la mission reste cette approche expérimentale avec un rôle d'incubateur de services innovants, en lien avec la démarche marketing public développée par la Direction de la Prospective et du Dialogue Public du Grand Lyon. Dès le départ, le domaine de **la mobilité et des déplacements** a été le thème plébiscité par l'ensemble des acteurs interrogés. La mission « temps » a ainsi très rapidement engagé un travail de concertation avec les partenaires économiques sur ce thème. À l'instar des tables quadrangulaires de concertations italiennes, il s'agissait de réunir autour de la même table tous les acteurs d'un territoire concernés par le sujet « temps & mobilité » et de concevoir des réponses communes permettant de réduire les problèmes de déplacements d'une zone tout en améliorant les temps et la qualité de déplacement des salariés. Ainsi la mission « temps » assure le rôle de « conseil

2 www.tempoterrorial.free.fr

en mobilité » de l'agglomération et met en œuvre le management de la mobilité avec les entreprises du territoire et en particulier avec la mise en œuvre de 14 Plans de déplacements inter-entreprises (PDIE). Elle assure également un rôle d'incubateur de Nouveaux Services en Mobilité en s'appuyant sur les nouveaux métiers déclinés sur les zones économiques, les « animateurs mobilité » que l'on peut rapprocher des « time-manager » de Prato en Italie .

L'évolution du rythme «métro-boulot-dodo» est plus que flagrante dans le domaine des déplacements. Les évolutions sociétales ont conduit à complexifier les rythmes de chacun, mais également les rythmes du territoire et donc des attentes différentes sur des besoins de services, en particulier de mobilité ; nous l'avons démontré en introduction en montrant les effets de l'enquête kéolis. Ces évolutions impliquent un changement de paradigme puisqu'on doit maintenant prendre en compte **la dimension multimodale de la mobilité** car on ne fait pas les mêmes choses selon les jours de la semaine, on ne va pas se déplacer de la même manière, en utilisant le même mode. Ainsi, le lundi, nos contraintes personnelles nous conduisent à devoir utiliser notre voiture personnelle, le mardi pas de contrainte, il fait beau, on prend son vélo pour aller travailler, le jeudi on covoiture avec son voisin car nos rythmes s'accordent, etc. C'est en se basant sur ces nouveaux usages que la mission « temps » du Grand Lyon a bâti son approche de management de la mobilité, avec une spécificité complémentaire aux services techniques traditionnels : celle d'une approche par l'usage, les pratiques et les modes de vies.

UNE MÉTHODOLOGIE DE « MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ » ÉPROUVÉE

En concertant largement et en s'appuyant sur les Associations d'entreprises du territoire, 14 PDIE ont été établis, avec plus de 400 entreprises et 45 000 salariés potentiellement concernés (*figure 3*). Pour chacun d'entre eux, un plan d'action offre des solutions de mobilité plus souples, plus durables : meilleure connaissance et utilisation des TC, possibilité de covoiturer, meilleur usage des « modes doux », incitation au travail à distance pour moins se déplacer et mieux gérer ces temps de vie.

Pour que ces actions soient déclinées concrètement sur les territoires d'emplois, **des postes d'animateurs – mobilité territoriaux** ont vu le jour, cofinancés par le Grand Lyon et les associations d'entreprises. Ces postes assurent un lien d'importance et de confiance entre les collectivités, les entreprises et les autorités organisatrices de transport (AOT) et permettent ainsi de s'adresser à l'utilisateur final, via un marketing de proximité.

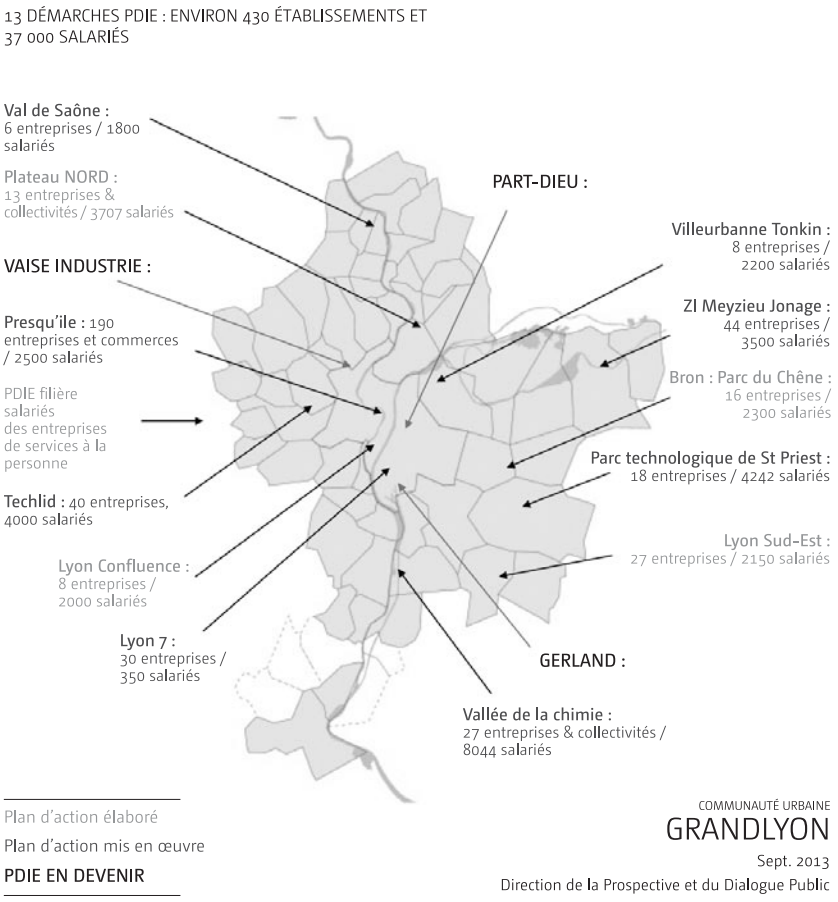

Figure 3 : Territoires économiques couverts par un PDIE. (source : Grand Lyon)

La mission « temps et services innovants » intégrée au pôle Marketing joue également **un rôle d'incubateur** de services au sein de la Direction de la Prospective du Grand Lyon en ayant le souhait de toucher au plus près de ses attentes l'utilisateur final. Puisque la relation de proximité existe avec chaque entreprise engagée dans un PDIE, des expérimentations de services innovants de mobilité peuvent être engagées plus facilement. Ainsi dès 2008, un dispositif de covoiturage très complet a été mis en place sur le territoire.

Figure 4 : Portail www.covoiture-grandlyon.com. (source : Grand Lyon)

Le portail www.covoiturage-grandlyon.com (*figure 4*) et la communication qui l'accompagne sont pilotés par la mission « temps » et doivent être bientôt pérennisés au sein du Grand Lyon en étant portés par la Direction de la Voirie. Ce portail permet à tout salarié habitant ou travaillant sur le Grand Lyon de trouver un covoitureur potentiel pour les trajets domicile-travail. Ce service initié comme une expérimentation à la demande des entreprises partenaires a rapidement démontré son utilité. Il a été complété en 2010 par une entrée « covoiturage-pour-sortir » permettant à tout spectateur d'une des salles culturelles du Grand Lyon de pouvoir covoiturer vers un événement culturel. Le 10 000e inscrit au portail a été atteint en mai 2013. L'évaluation réalisée la même année a démontré en outre que 24 % des inscrits covoiturent effectivement, ce qui permet d'économiser 1 500 000 kms de trajets mensuels. Ceci représente une économie financière conséquente pour tout covoitureur de 20 pleins d'essence par an, et environ 1 627 € économisés à l'année. Le marketing de proximité mis en place par la mission « temps » est sans conteste un des volets qui a permis la réussite du dispositif.

D'autres incubations de services de mobilité, de vélos en location longue durée à partir des gares périurbaines, ou de voiture en partage entre particuliers et entreprises ont été impulsées. Chacune vise à étudier la faisabilité de tels concepts et d'en comprendre les déclics vis-à-vis des usages et des pratiques de déplacements des salariés. La mission pilote également des expérimentations de services innovants à mettre en place sur les lieux d'interconnexions afin de faire gagner du temps aux utilisateurs de TC/TER tout en promouvant une mobilité plus durable.

— PARLER DE « DÉMOBILITÉ » ET REVISITER LE RAPPORT TEMPS ET ESPACE

Forte de ses actions dans le domaine de la mobilité, la mission « temps » du Grand Lyon s'est engagée dans une réflexion sur la « démobilité ». En effet, si l'on veut à la fois mieux concilier les temps de vie des habitants tout en construisant une ville plus durable, il faut se questionner sur la nécessité de se déplacer, en particulier pour aller travailler, puisque les déplacements domicile-travail représentent 33% des nuisances environnementales (Ademe).
En quelques décennies, avec la montée en puissance des TIC (technologies des l'information et de la communication : développement de la capacité des réseaux, outils numériques plus performants de type smartphones), le travail s'est de plus en plus déporté hors de l'entreprise, induisant des changements qui définissent de nouvelles manières de travailler, mais aussi d'articuler ses temps de vies. La question du travail à distance mais aussi du travail collaboratif est donc plus que jamais d'actualité. Elle est d'ailleurs ressortie largement en lien avec quelques catastrophes : pandémie grippale, météo de crise, neige abondante, pollution majeure, grève générale ou très récemment lors des JO de Londres quand 80% des entreprises londoniennes ont proposé des solutions de télétravail à leurs employés afin de soulager les transports publics.

Cela sous-entend de mener une réflexion sur de nouveaux espaces permettant ces nouveaux usages de travail plus collaboratifs ; ces espaces sont communément appelés « **les tiers-lieux** ». Travailler, un ou deux jours par semaine, non plus en entreprise mais depuis ces lieux équipés, collaboratifs et multi-fonctionnels, tel est le concept des tiers-lieux. Fruit de l'évolution de la technologie et de nouveaux modes d'organisation, ces nouveaux lieux, dédiés aux e-activités, sont au confluent de la demande sociale pour moins de mobilité, pour une gestion du temps personnel privilégiée, tout en assurant une compétitivité de l'entreprise et des territoires accrue, mais aussi pour attirer des « talents particuliers » sur le territoire.

Le concept de « télécentres » n'est pas récent. Les études de benchmark réalisées en 2010 ont permis de mettre en évidence les types de lieux existants en France et en Europe, ainsi que les facteurs de réussite et d'échec de la mise en place de tels lieux. Depuis quelques années, on note cependant une vraie évolution sur le sujet avec le développement de nouveaux types de lieux collaboratifs, lieux de sociabilité, de créativité et d'événementiel autres que de simples télécentres visant à partager des bureaux.
Le cadre juridique sur le travail à distance, mis en place en 2005, a participé à ce renouveau, tout comme la crise économique et énergétique. **Il s'agit à**

présent de développer des télécentres ou centres de coworking de 2ème génération, véritables tiers-lieux permettant l'innovation sociale et participant à l'attractivité des territoires. Le tiers-lieu, outil de production et de développement permet d'associer des acteurs variés publics, privés et associatifs à l'échelle d'un territoire. Il répond à des enjeux de développement durable favorisant « le mieux vivre et travailler ensemble ».

La mission « temps et services innovants » du Grand Lyon a travaillé sur cette problématique du travail à distance, puisqu'elle croise de très près la question d'une meilleure articulation des temps de vie. Depuis 2010, elle soutient la commune de Charly, commune périurbaine au sud ouest du Grand Lyon, dans la mise en place d'un centre de télétravail d'environ 30 postes. L'ouverture est prévue en 2014. Ce centre se doublera d'un centre de ressource sur le travail à distance. Pour se faire, dès 2010, une enquête web a été conduite auprès de 800 entreprises du territoire afin de les interpeller sur ce concept. Une étude de faisabilité a été conduite en 2011 en collaboration avec la commune de Charly. Elle a suscité l'intérêt de quelques grosses entreprises pour utiliser le futur centre (Groupama, La Poste, Orange, etc.) et d'un certain nombre d'entrepreneurs. Une association regroupant des partenaires potentiels publics et privés a vu le jour en 2012 pour accompagner la création du dispositif.
Plus largement, un réseau des centres de coworking est en train de voir le jour. Cette action est pilotée par la mission « temps », ce qui lui permet d'être un interlocuteur reconnu dans la démarche Ville intelligente et Durable du Grand Lyon.
Sur le même sujet, des territoires d'emplois situés en périphérie commencent à se saisir de la question et à sensibiliser les entreprises. En quelques années, les avancements sont notoires. Il va falloir conduire la réflexion encore plus en avant sur ce sujet, et pourquoi pas engager une sensibilisation auprès d'entreprises volontaires pour étaler leurs horaires de travail. Comme nous sommes tous connectés, on pourrait rêver d'une organisation de travail où aux heures de pointes le salarié travaille chez lui pour rejoindre son entreprise aux heures plus creuses. À explorer …

— QUEL BILAN ?

Le temps est un sujet transversal par excellence, et il a donc fallu travailler avec de nombreux partenaires externes et internes, élus ou techniques. Il a fallu au début se faire entendre et reconnaître. Le fait de travailler sur du concret en visant la proximité a été un vrai atout. Des projets n'ont pas abouti, tels la mise en place de crèches en gare, du fait d'une gouvernance multi-

partenariale trop complexe. Cependant, après dix ans d'existence, la mission « temps et services innovants » du Grand Lyon a démontré auprès de ses partenaires sa capacité à aborder des actions avec une approche psychosociale, complémentaire aux approches techniques qui s'appuie sur les usages, les pratiques et les modes de vies.

Sa vraie plus value a été de pouvoir mettre autour de la table des acteurs qui ne se rencontraient jamais et donc ne pouvaient comprendre les logiques de l'autre, ni ses attentes. Par cette mise en concertation, la mission « temps » permet la mise en place d'un processus « gagnant-gagnant » pour une mobilité plus durable qui répond aux attentes des modes de vies des uns et des autres. Son intégration à la Direction de la Prospective et du Dialogue Public favorise une souplesse et une agilité dans les modes de faire. Enfin, dans un contexte de crise des finances publiques, les incubations déployées le sont à moindre coût et peuvent, à défaut de construire des infrastructures lourdes et couteuses, avoir des effets conséquents en terme environnemental, tout comme en termes de qualité de vie.

Dans ce contexte, la mission « temps » développe une approche servicielle du territoire du Grand Lyon.

— BIBLIOGRAPHIE

G**rand Lyon (2012).** Accélération des temps : s'adapter ? résister ? (Revue de presse). [en ligne] Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Actualites/doc/RP_.ADTGL-261112pdf.pdf

Grand Lyon (2013). Enquêtes Covoiturage 2013 (Rapport du cabinet Nova 7). [en ligne] Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Services_de_mobilite/doc/Enqu%EAte%20Covoiturage%202012.pdf

Grand Lyon (2013). Management de la mobilité des territoires économiques du Grand Lyon. *Guide méthodologique des PDIE, Tome 2*. [en ligne] Disponible sur : http://www.espacedestemps.grandlyon.com/_Services_de_mobilite/doc/Guide%20PDIE%20tome%202.pdf

Moure, J.-P. (2013). Après l'espace, penser l'aménagement temporel du territoire et de ses services. [en ligne] Fondation jean Jaurès/Observatoire de l'innovation sociale. Disponible sur : http://www.jean-jaures.org/Publications/Notes/Apres-l-espace-penser-l-amenagement-temporel-du-territoire-et-de-ses-services

Viard, J. (2006). *Éloge de la mobilité – Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*. Paris : l'Aube.