



HAL
open science

Les espaces publics au long de la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise. Etat initial avant travaux

Henry Torgue

► **To cite this version:**

Henry Torgue. Les espaces publics au long de la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise. Etat initial avant travaux. [Rapport de recherche] 64, Etude réalisée dans le cadre de l'Observatoire des impacts piloté par l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) pour le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) . 2005, pp.102. hal-00993837

HAL Id: hal-00993837

<https://hal.science/hal-00993837>

Submitted on 21 Jan 2016

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

CRESSON

Centre de recherches sur l'espace sonore et l'environnement urbain

CES

Centre d'études sociologiques

Henry Torgue

LES ESPACES PUBLICS

AU LONG DE LA TROISIÈME LIGNE DE TRAMWAY - AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE -

**ÉTAT INITIAL DE 2003
AVANT TRAVAUX**

Étude sociologique réalisée dans le cadre de l'Observatoire des impacts
pilote par l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) pour le
SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun)

+ CD audio : une sélection de paysages sonores enregistrés en 2003

Entretiens conduits par :

*Suzel BALEZ, Naoual BEMMIRA, Marie-Christine COUIC, Isabelle LEOTHAUD,
Andréanne MOLLIEX, Jean-Michel ROUX, Kinga SWICZKOWSKA.*

© 2005

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : CONTEXTE DE L'ÉTUDE	7
Chapitre 1. Définition de la mission et des objectifs	9
Chapitre 2. Une étude sociologique des espaces publics	13
1. Les attitudes et pratiques liées aux déplacements	13
2. L'appréciation de la dimension sonore de chaque espace public	13
3. Les images et identités des séquences urbaines traversées	14
4. La présentation des résultats	15
DEUXIÈME PARTIE : MÉTHODOLOGIE	17
Chapitre 3. La mise en séquences du parcours	19
Chapitre 4. La passation de l'enquête	25
1. Un échantillon modulé secteur par secteur	25
2. Les enquêteurs et le guide d'entretien	25
Chapitre 5. Description de l'échantillon	29
Chapitre 6. L'analyse de contenu	37
1. Des paroles individuelles à l'expression collective	37
2. Les outils de synthèse	38
3. Une présentation en fiches	39
TROISIÈME PARTIE : RÉSULTATS	41
Chapitre 7. Les attitudes et pratiques liées aux déplacements	43
Chapitre 8. La dimension sonore des espaces publics	53
Chapitre 9. Une sélection de paysages sonores enregistrés en 2003	63
Chapitre 10. Les images et identités des séquences urbaines traversées	75
QUATRIÈME PARTIE : LES ENJEUX DE LA TROISIÈME LIGNE	93
1. Qualité urbaine et mobilité	95
2. Renouvellement et mémoire	98
3. Pour une conscience d'agglomération	100

INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans le cadre général de l'Observatoire mis en place par le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) et piloté par l'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) pour mener à bien l'évaluation et le suivi des impacts liés à la réalisation de l'importante infrastructure que constitue la troisième ligne de tramway de l'agglomération de Grenoble.

Les travaux ont débuté pendant l'été 2003 par l'abattage des arbres le long des voies concernées pour dégager l'espace du chantier. La mise en service des premières rames est prévue pour le printemps 2006.

Ce sont donc des travaux d'une grande ampleur qui entraînent une transformation urbaine très importante pour l'agglomération puisqu'il s'agit en fait d'ouvrir une voie de passage majeure avec implantation d'un mode lourd - le tramway - en coexistence avec tous les modes antérieurement présents. C'est également un investissement considérable et un aménagement urbanistique qui concerne tous les aspects de la vie de l'agglomération.

Cette entreprise s'accompagne de toute une batterie d'études dont beaucoup ont, bien entendu, largement précédé la conception. Mais la mise en place de l'Observatoire des impacts, véritable rassemblement de compétences pluridisciplinaires, témoigne d'une volonté affirmée, à partir de l'aménagement d'un axe de transport en commun, d'élargir la réflexion à l'ensemble des pratiques urbaines contiguës, des modes de vie à l'échelle des quartiers, de chacune des communes et en fin de compte de toute l'agglomération.

Le premier acte de l'Observatoire a été de décrire et de mettre en mémoire la "situation initiale", avant le début des travaux, de manière à pouvoir effectuer toutes les comparaisons souhaitables au cours des années à venir.

Dans ce cadre, la présente étude "espaces publics" a eu pour mission de mener une enquête et une réflexion sociologiques auprès des usagers des espaces publics concernés par l'implantation des nouvelles lignes. Nous avons souhaité contribuer à cette réflexion d'ensemble en développant pour les opérationnels du projet les outils suivants :

1 - une analyse sociologique des lieux, fondée sur leurs usages et permettant de qualifier clairement la situation initiale. En référence à cette première étape, pourront s'établir par la suite toutes les comparaisons avec les autres étapes de l'aménagement, quant aux pratiques effectives, quant aux opinions-jugements et quant aux images qui expriment le fonds d'appréciation de l'opération.

2 - une aide à la communication : être à l'écoute des usagers dans leur adaptation aux propositions nouvelles, en respectant les différentes paroles en présence, en mettant en évidence leurs lignes de force, en dégagant les modalités d'expression de la situation en mouvement. Tout un travail d'accompagnement des usagers se déroule au fil de l'opération. Par le recueil des paroles et des différents vécus, l'enquête "espaces publics" voudrait aider à formaliser la part sensible, les points cruciaux de la perception et des représentations.

Par l'apport d'un champ de verbalisation issu du terrain, l'étude donne des éléments d'échange, de qualification, des mots-relais qui saisissent les situations et permettent d'en parler au-delà des termes techniques ou professionnels. Un de ses objectifs est de faire émerger les métaphores qui parlent le mieux l'espace, le territoire. Envisagé comme un relais par rapport à la parole des habitants, le point de vue sociologique joue le rôle d'un passeur et traduit dans un langage communicable des éléments dispersés ou informulés parmi les habitants.

3 - une contribution à la réflexion urbanistique : ouvrir le débat sur les échanges entre un axe de transport et les divers tissus urbains qu'il parcourt, les manières dont il les irrigue, les implications que ses usages et ses images ont sur la vie sociale et urbaine à l'échelle locale. Une telle opération est créatrice de ville, créatrice d'urbanité. En tentant de respecter et de rendre compte de l'inévitable complexité de la problématique soulevée, l'étude qualitative clarifie les grandes polarités, exprime les contradictions en présence et permet de préciser les choix. En ce sens, elle s'intègre dans un processus général de conception urbaine.

LE PARCOURS DES NOUVELLES LIGNES

À la fin du XXe siècle, le tramway a été réintroduit à Grenoble : la ligne A a été inaugurée en 1987 et la ligne B en 1990. Les travaux d'une troisième ligne, la ligne C, ont été programmés entre 2004 et 2006. Il s'agit d'une transversale Ouest-Est partant de Seyssins, qui dessert Seyssinet, franchit le Drac au pont de Catane, traverse la ville de Grenoble par les Grands Boulevards, passe devant la Mairie le long du parc Paul Mistral, puis bifurque sur la droite en direction de Saint Martin d'Hères par l'avenue Gabriel Péri où elle se raccorde à la ligne B jusqu'au campus. Faisant tronc commun avec la voie B jusqu'au terminus actuel de celle-ci, la ligne C continue la traversée du campus jusqu'à la gare de Gières où s'effectue la liaison avec le train.

À cette ligne C est prévue l'adjonction d'une ligne C' qui part du centre Renaudie à Saint Martin d'Hères, traverse une zone non routière, partiellement en piste cyclable, regroupant quelques lotissements et des champs, puis dessert les quartiers Benoît Frachon et Croix Rouge avant de se raccorder à la ligne C au niveau de l'avenue Gabriel Péri. Pendant toute la durée de cette étude, cette ligne a été désignée sous l'appellation C'. Comme dans sa phase d'exploitation elle est devenue la ligne D, nous la désignons rétroactivement par cette lettre dans le présent texte.

PREMIÈRE PARTIE

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Chapitre 1. Définition de la mission et des objectifs.

L'Observatoire des impacts a établi un programme d'études charpenté autour de trois thèmes présentés par le tableau 1 :

- les déplacements,
- l'environnement (qualité et développement durable),
- les mutations urbaines et le cadre de vie.

L'AURG a ensuite établi une liste d'études détaillées selon les 3 thèmes principaux (Tableau 2). Pour chaque thème sont décrits des objets d'analyse et d'observation précis, en colonne centrale, puis les prestataires retenus pour mener à bien chacune de ces études. Certains objets d'observation sont pris en charge directement par l'AURG, d'autres par des bureaux d'études, des experts ou différents organismes.

Le laboratoire Cresson a obtenu le marché qui correspond au "Sociologue A". Sa mission est d'étudier les attitudes concernant les déplacements, les aspects sonores dans le thème de l'environnement, ainsi que les images et l'identité des lieux ; l'objectif général étant d'établir un état des lieux avant l'opération d'aménagement.

L'équipe "Sociologue B", dirigée par Thierry Nahon, travaille plus directement sur les pratiques d'habitat, le foncier, à partir des logements eux-mêmes. Nous, équipe A, centrons notre terrain sur les espaces publics.

TABLEAU 1 : AURG - LES CHAMPS D'OBSERVATION

Les champs de recueil de données ont été regroupés autour de trois thèmes de façon à polariser les observations autour d'enjeux ou de questionnements majeurs.

Ceux-ci sont relativement classiques et généraux :

- **les déplacements**, l'évolution des pratiques individuelles, un objectif majeur du SMTC,

- **l'environnement**, un souci permanent,

- **les mutations urbaines**, les changements de la vie en ville...

Pour chacun de ces champs une approche particulière sera menée sur la dynamique des acteurs et les effets d'entraînement des actions publiques.

Dans la plupart des cas, les observations se feront au moins à deux échelles ou à deux niveaux : à l'échelle du projet (environ 500 m autour du projet, soit une bande de 1 km), et à l'échelle de l'agglomération. Pour certaines observations on se référera aussi à la rue, au quartier, à la commune...

LES DEPLACEMENTS

Contribution de la troisième ligne de tramway à l'usage des transports en commun et à l'émergence de nouvelles pratiques de déplacements

Offre et usage du système de déplacements, accessibilité

Emergence de nouvelles pratiques de déplacements, de nouveaux liens de ville

L'ENVIRONNEMENT

Contribution de la troisième ligne de tramway à l'amélioration de la qualité de l'environnement dans la perspective du développement durable

Evolution des nuisances et de la pollution

Evolution de la consommation d'énergie

La santé

LES MUTATIONS URBAINES ET LE CADRE DE VIE

Contribution et effets d'entraînement de la troisième ligne de tramway au renouvellement urbain, à l'évolution de la qualité du cadre de vie et à de nouvelles solidarités

Evolution de l'occupation et des nouvelles pratiques des espaces, de l'image et de l'identité des lieux

Effets sur l'activité économique, les équipements et services publics

Evolution de l'habitat et des habitants, l'attractivité résidentielle, le peuplement et la vie sociale

SYNTHESE, SYNERGIES ET DYNAMIQUES D'ACTEURS

A la croisée des différents thèmes et questionnements abordés, les évolutions caractéristiques auront pu être mises en évidence. Au-delà d'une analyse globale au regard des grandes orientations politiques de la ville (PDU, Schéma Directeur, LOTI, Loi SRU...), seront également recherchés les effets dynamiques que le projet de troisième ligne aura engendrés à partir des décisions d'acteurs institutionnels jusqu'aux actions d'initiatives privées, de professionnels ou du monde associatif.

Extrait du document de l'AURG : OBSERVATOIRE DES IMPACTS, septembre 2002

Le dernier point mentionné dans ce tableau "Synthèse, synergies et dynamiques d'acteurs" concerne une réflexion sur les stratégies à mettre en œuvre entre les différents intervenants sur ce réseau et sera traité en interne par les organismes concernés.

TABLEAU 2 : AURG - TABLEAU SYNTHETIQUE DES PRESTATAIRES

THEME	OBJETS D'OBSERVATION ET D'ANALYSE	PRESTATAIRES PRODUCTIONS PRINCIPALES
LES DEPLACEMENTS		
Offre et usage du système de déplacements	TCU : offre et accessibilité / exploitation	AURG
	TCU : fréquentation	AURG
	Sécurité des déplacements	(cf BET 2 modes doux)
	Circulation automobile	BET 1 Consultation EXPERT 1 Consultation
	Stationnement	AURG
Emergence de nouvelles pratiques de déplacements	Modes doux : marche à pied et vélos	BET 2 (expert) Consultation
	Intermodalité et nouvelles pratiques	EXPERT 2 Consultation
	Marchandises en ville	EXPERT 3 Consultation
L'ENVIRONNEMENT		
Evolution de la consommation d'énergie	Consommation d'énergie	BET 3 = Explicit (Suite travail ALE)
	Réduction des nuisances et de la pollution	Le bruit
	La qualité de l'air	BET : ASCOPARG Suite étude impact
La santé	Suivi le long des boulevards	(pour mémoire APPA)
LES MUTATIONS URBAINES ET LE CADRE DE VIE		
Occupation et pratiques des espaces / image des lieux	Redistribution des espaces publics et de leur usage	AURG
	Occupation des sols	AURG
	Evolution des formes urbaines	AURG
	Evolution du paysage urbain	AURG + PHOTOGRAPHE Consultation
	L'image et l'identité des lieux	SOCIOLOGUE A
Activités économiques Equipements et services publics	Les activités économiques Le commerce et l'artisanat	AURG + BET 3 (expert)
	Les équipements et services publics	AURG
Habitat et habitants	Qualité du bâti	EXPERT (FNAIM)
	Peuplement	AURG + SOCIOLOGUE B (habitants)
	Attractivité résidentielle	AURG + EXPERT (ADEF)
	Vie sociale	SOCIOLOGUE B

Extrait du document de l'AURG : OBSERVATOIRE DES IMPACTS, septembre 2002

Chapitre 2. Une étude sociologique des espaces publics

Les espaces publics font l'objet de nombreuses autres interventions, notamment pour y mener des études quantitatives ou techniques (conditionnements des roulements, qualité de l'asphalte, perspectives paysagères, évolutions économiques, aspects commerciaux et fonciers, comptages d'usagers, etc). Notre étude, quant à elle, se centre autour du propos sociologique ainsi que le définit la demande.

Trois dominantes d'investigation sont retenues pour dresser l'état des lieux sur les espaces publics :

1 - Les attitudes et pratiques liées aux déplacements.

Pour chaque séquence, il s'agit de décrire les tendances dominantes d'appréciation des transports et les attitudes pratiques liées à la situation actuelle :

- quant aux transports en commun
- quant à la présence de l'automobile en ville
- quant au stationnement
- quant aux modes "doux" (vélo, marche à pied)

Les attitudes et pratiques liées aux déplacements sont le moteur central de la transformation, quant aux transports en commun mais également quant aux autres modes à faire coexister dans la ville.

L'intégration à un quartier et le sentiment d'appartenance à un ensemble urbain particulier s'effectuent en étroite complémentarité avec le sentiment d'être relié, d'avoir accès aux réseaux de transports et de services, d'être en prise avec un espace géographique à l'échelle de l'agglomération. Ce sont les opinions, les pratiques effectives et les souhaits qu'il est nécessaire de recueillir ici, auprès des usagers des multiples modalités de déplacements.

2 - L'appréciation de la dimension sonore de chaque espace public.

Se centrer sur le sonore pour traiter d'une approche sensible de la ville est important parce que c'est un des domaines d'interrogation et de ressenti très fortement mis en avant par les habitants et les pratiquants. C'est un sujet extrêmement difficile parce que transport et bruit/nuisance vont souvent de pair, occultant toute appréciation qualitative sur le sonore. Il importe donc de prendre en compte ce domaine en tant que tel. Au-delà de la simple énumération des "nuisances", nous voulons aborder la dimension sonore de chaque séquence urbaine avec ses composantes complexes et parfois contradictoires, les enjeux que le sonore exprime et met souvent en scène, les qualités précises du confort sonore souhaité.

Nécessaire mais pas suffisante, l'approche quantitative a montré ses limites pour aborder les problèmes complexes liés à l'environnement sonore ou à la lumière dans l'habitat et les espaces publics. L'espace quotidien est sensible, il est donc perçu, vécu, mémorisé et ressenti par ses usagers. Les sons et la lumière, comme les autres phénomènes sensibles, sont éminemment culturels. Cette étude intègre donc l'approche des représentations, perceptions humaines, vécus et actions *in situ*.

Pour illustrer concrètement l'appréhension de l'état sonore des lieux, un **CD-mémoire** est réalisé qui collecte les grands lieux-repères du parcours et assure leur fixation. Comme la photographie le permet pour le visuel, cet album sonore participe du travail de mémoire, de comparaison et d'appropriation qu'effectueront les usagers à partir de cette transformation de leur cadre de vie.

Ainsi est proposée une véritable cartographie des ambiances sonores ressenties et vécues par les riverains et plus généralement par les usagers de chacun des espaces publics concernés par le projet. Présentant des paysages sonores remarquables ou caractéristiques, enregistrés au fil des divers sites, cet album sonore peut soit être utilisé seul, ayant sa propre autonomie de publication et de diffusion, soit être rattaché comme illustration aux documents écrits présentant les résultats de l'enquête.

3 - Les images et identités des séquences urbaines traversées.

Le tableau descriptif des séquences montre l'extrême diversité des tissus urbains traversés. Chaque segment est appelé à une évolution majeure de sa morphologie et de ses pratiques au cours des travaux et avec la mise en fonctionnement de la nouvelle ligne de tramway. Quels sont les facteurs d'identité et de reconnaissance de chaque territoire avant le passage de la future ligne ? Quels sont les signes qui marquent chaque espace public ? Quelles en sont les perceptions paysagères et architecturales ? Comment se jouent les relations sensibles à l'espace, à travers l'ouïe, les visions diurne et nocturne, la mobilité ?

À travers le recueil des images fortes, des lieux fonctionnels et des lieux symboliques, des figures du quartier, des formes de vie collective, de convivialité et de sociabilité, s'expriment les qualités propres de chaque espace public, ses articulations aux autres espaces, ses aspirations et ses dysfonctionnements. En interrogeant les usagers sur leurs pratiques concrètes des lieux, en mesurant leur appropriation du quartier, en étant à l'écoute du travail imaginaire à l'œuvre dans leurs expressions, on accède aux critères d'identité, aux sentiments d'intégration ou d'insécurité, aux opinions sur le paysage et l'aménagement. Il s'agit de mettre en évidence les lieux symboliques, les fonctions des quartiers, la géographie des territoires vécus par les habitants, l'épaisseur qu'ils donnent à l'axe de la future ligne. Quelles sont les images échangées, les pratiques vécues, les jugements sur l'espace, comment l'espace se constitue imaginairement ?

Puisque c'est le travail de l'équipe B d'aborder l'habitat en tant qu'objet sociologique, nous ne nous intéressons donc pas à ce thème en tant que tel, même si, bien sûr, les personnes interrogées parlent de leur logement au fil de la rencontre. C'est au cours du travail postérieur de coordination des résultats que sont croisées les informations d'une étude à l'autre. Jusque là, nous recentrons toutes nos interrogations sur les trois dominantes et autour de la notion d'espace public.

4 - La présentation des résultats

Nous avons proposé de présenter les résultats de deux manières complémentaires : une analyse spatiale comportant les données qui respectent la sectorisation du terrain c'est-à-dire le déroulement communal, et une analyse thématique qui introduit la transversalité et permet de dégager des structures sonores ou des schèmes imaginaires généraux sans territorialité communale particulière. À ces deux modalités de restitution des résultats, s'ajoute le CD-mémoire des paysages sonores.

TABLEAU 4 : PROJET DE PRESENTATION DES RESULTATS

Le compte-rendu sera effectué selon une double organisation :

1 - Une analyse spatiale.

La passation des enquêtes basée sur un découpage séquentiel permet une répartition des résultats modulée selon toutes les échelles d'examen du champ d'observation : secteur par secteur, commune par commune, catégorie d'espace par catégorie d'espace ou globalement pour certains résultats.

2 - Une analyse thématique.

Si la dimension spatiale est ici capitale, elle ne doit pas pondérer certains résultats qui relèvent d'autres logiques. C'est pourquoi nous proposerons également une lecture thématique des résultats qui renverra plus directement à des problématiques et débats connaissant échos et développements sur un mode plus général ou sur d'autres territoires urbains, français ou étrangers ; nous pensons ici tout particulièrement aux modalités de déplacements et aux attitudes face aux transports en commun.

3 - L'album sonore CD-mémoire.

Présentant des paysages sonores remarquables ou caractéristiques, enregistrés au fil des divers sites, ce CD pourra soit être utilisé seul, ayant sa propre autonomie de publication et de diffusion, soit être rattaché comme illustration aux documents écrits présentant les résultats de l'enquête.

Extrait du projet Cresson. Octobre 2002

DEUXIÈME PARTIE

MÉTHODOLOGIE

Chapitre 3. La mise en séquences du parcours

Le territoire concerné par l'implantation de la nouvelle ligne de tramway est très vaste ; il concerne 5 communes, des milliers de résidents, usagers et acteurs divers et une grande variété de situations urbaines et humaines. La méthodologie de cette étude doit donc s'adapter à son échelle.

Pour aborder au plus près la diversité des terrains, le premier travail a consisté en un découpage de la ligne en 15 séquences, permettant de respecter les différents tissus urbains présents au fil du parcours (Tableau 5). C'est donc en prenant comme unité spatiale la séquence - ou le segment - que l'enquête va se dérouler. Pour les définir, nous avons retenu des critères morphologiques (configuration physique, nature du paysage, état du bâti, type d'aménagement...) et des critères d'activités (dominante résidentielle, zone artisanale ou industrielle, axe de passage, quartier mixte, enseignement et formation, secteur rural...).

Il va de soi que ce découpage n'est qu'une modalité de travail et ne saurait intervenir systématiquement comme grille d'organisation des résultats. Mais en adoptant ces 15 secteurs de questionnement, nous nous laissons la possibilité de moduler les réponses à diverses échelles : en considérant les informations soit secteur par secteur, soit commune par commune, soit catégorie spatiale par catégorie spatiale, soit thème par thème, soit à l'échelle de la totalité du parcours. Selon les sujets abordés, il sera donc possible d'étager les réponses d'une vision sectorielle et détaillée, respectant les singularités, jusqu'à une vision globale pour les points n'ayant pas ou peu d'incidence locale.

Ce travail de séquentialisation fait partie intégrante de la démarche sociologique. Sans lui, soit le découpage s'opère par communes, définissant des responsabilités administratives, soit c'est l'ensemble du parcours qui est considéré. Tous les intervenants et observateurs d'une telle opération ont besoin d'un descriptif spécifique des diverses morphologies de l'espace traversé. À partir de cette matrice devenue un outil partagé, canevas commun de lecture du lieu, chaque étude peut décliner son propre découpage.

TABLEAU 5 : DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES

N°	COM MUN E	T R A M	SECTEUR	L (m)	LOCALISA TION	CARACTÈRES	FUTURES STATIONS	L cumulée (m)
1	S E Y S S I N S	C	SEYSSINS	800	Le Prisme Avenue de Grenoble Rue du Dauphiné Avenue Louis Armand	Quartier résidentiel. Immeubles (R+12) + maisons Petit centre commercial	- Marc Sangnier - Mas des Iles	0 520
2	S P E A Y R S I S S I N E T	C	SEYSSINET RÉSIDENTIE L	600	Avenue Victor Hugo	Secteur très vert, grands arbres, haies bien entretenuées. Petits immeubles (R+4) + maisons Secteur actuellement aménagé	- Georges Maeder (vers croisement av. de Grenoble)	920
3	S P E A Y R S I S S I N E T	C	SEYSSINET- ACTIVITÉS	500	Avenue Victor Hugo	Le paysage s'élargit, le végétal recule (arbres jeunes). Approche de la ville. Les panneaux publicitaires remplacent les arbres. Centre commercial Hôtel-immeuble R+6 (laid) Garages, Pompiers	- La Fauconnière (face au centre commercial)	1 490
4	S P E A Y R S I S S I N E T	C	LE BOULEVARD AUTOMOBIL E (L'autoroute urbaine)	300	Boulevard des frères Desaire Pont de Catane	Important flux de circulation. Actuellement pas de place pour les piétons (barrières de protection) Les bâtiments de service (mairie) sont en contrebas.	- Seyssinet- Mairie	2 140
5	G R E N O B L E	C	PLACE DE CATANE	300	Pont de Catane Carrefour Ampère- Vallier	Grand carrefour type Complexe et multimodal	- Ampère-Vallier	2 840

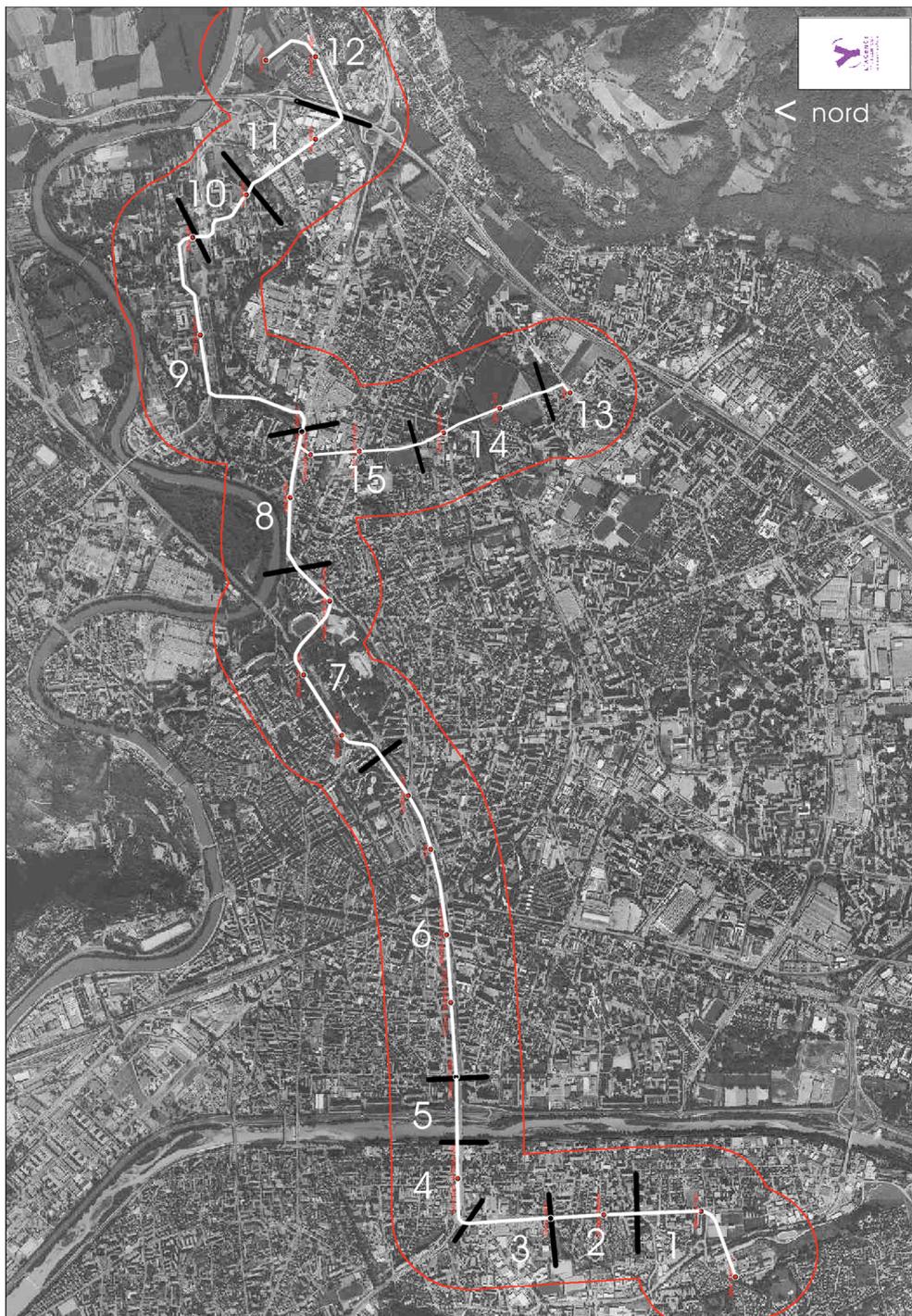
6	G R E N O B L E	C	VALLIER- FOCH	2200	Boulevard Joseph Vallier	Commerces et résidences. Bordé d'arbres. Double fonction : axe de dégagement Est-Ouest et desserte transversale	- Dr Calmette- DDE (carrefour Abbé Grégoire)	3 220	
					Boulevard Maréchal Foch		- Libération	3 620	
					Place Gustave Rivet		- Foch-Ferrié (carrefour Foch/Marceau)	4 200	
					Boulevard Maréchal Joffre		- Gustave Rivet	4 640	
7	G R E N O B L E	C	PARC MISTRAL / JEAN PAIN	1000	Place Pasteur	Ouverture paysagère. Le parc et les jardins du Muséum. Grandes administrations (Mairie, rectorat, Forum, Télécom...) Stades	- Chavant	5 300	
					Parc Paul Mistral		- Mairie de Grenoble (devant le Rectorat)	5 580	
					Boulevard Jean Pain			- Jules Flandrin	6 060
					Avenue de Valmy				
Avenue Jules Flandrin									
8	St D M ' A H R È T R I E N S	C C + D	LA GRANDE AVENUE (Gabriel Péri)	1200	Avenue Gabriel Péri	Secteur mixte : résidences, activités artisanales, commerces, hyper-marché.	- Gabriel Péri (carrefour Péri/Taillées)	6 760	
							- Porte des Glairons	7 260	
9	St D M ' A H R È T R I E N S	C + D + B	LE CAMPUS TRAMÉ	1600	Domaine Universitaire Avenue du Doyen Weil	Le campus avec ses espaces verts, sa population parfois très dense, ses bâtiments disparates. Rencontre avec le tram existant, comme une préfiguration grandeur nature.	- Les Taillées (avant le tronç commun B, C + D)	7 818	
					Rue de la Houille blanche		- Gabriel Fauré	8 324	
					Avenue de la Bibliothèque		- Universités (Terminus B actuel)	8 947	

10	St D M' A H R È T R I E N S	C + D	LE CAMPUS TRAVERSÉ	500	Terminus B actuel Traversée du parc Démolition partielle d'un bâtiment Condillac	Voirie à créer. Importante modification de l'existant.	- Condillac (Terminus C+D)	9 427
11	G I È R E S	B	GIÈRES- ACTIVITÉS	800	Condillac Rue du Pré cornu Rue de Mayencin	Zone industrielle et artisanale avec cafétéria.	- Mayencin (carrefour Mayencin/Champ Roman)	10 057
12	G I È R E S	B	GIÈRES- CAMPAGNE	800	Rue de l'Etang Passage sous la Rocade Sud Rue des Sports (?)	Maisons et champs. Forte impression rurale, voire campagnarde autour de "Grand Mas". Tram futur en site propre intégral.	- Gare de Gières - Plaine des Sports (à proximité du parc-relais et du dépôt) Terminus B	10 617 11 067
13	St D M' A H R È T R I E N S	D	LE CENTRE RENAUDIE	200	Place Etienne Grappe Rue Henri Wallon Rue de L'Essartie	Fonctions centre-ville (La Poste, commerces...) Au cœur du Grand Projet de Ville	- Etienne Grappe (carrefour Potié/Wallon)	0
14	St D M' A H R È T R I E N S	D	LA PLAINE	600	Le long du cheminement cyclable dans l'axe de l'Avenue Benoît Frachon	Projet d'un Axe de Centralité. Création d'un parc, d'une zone artisanale et d'un ensemble de logements	- ZAC-centre (lotissement Chanas)	370
15	St D M' A H R È T R I E N S	D	LA CROIX ROUGE	1000	Avenue Benoît Frachon Nouvelle voirie Avenue Gabriel Péri	Raccordement à la ligne C sur Gabriel Péri	- Edouard Vaillant (niveau du Collège) - Ambroise Croizat (croisement Frachon/Croizat)	810 1 400 1 860

La répartition en séquences n'est qu'un outil et ses confrontations au terrain l'ont modifiée et fait évoluer. Par exemple, Seyssinet-résidentiel et Seyssinet-activités sont séparées en tant que séquences : c'est la même avenue qui continue mais d'un seul coup on a la sensation forte d'un changement ; il y a une différence de pratiques, de constructions et aussi de ce qu'on pourrait appeler la sensation urbaine. Donc a priori, nous distinguons ces deux zones. Peut-être que les entretiens ne vont pas les signifier et qu'il faudra alors les réunir. Ce qui importe, c'est que la démarche commence par les séparer pour se donner les moyens de la plus grande discrimination comme expression des variables fines. Mais lorsque cette distinction s'avère inopérante, il importe de ne pas l'imposer comme s'il s'agissait d'une stratification réelle.

Autre exemple, dans la première répartition, le campus "tramé", celui que parcourt la ligne B du tram jusqu'à son terminus, était séparé du campus "traversé", celui de la future ligne. En fait, l'expérience a montré qu'il n'y avait aucune différence entre ces deux zones dans l'expression des personnes rencontrées. C'est l'exemple même d'une sous-catégorie qui ne fonctionne pas et nous avons donc réuni ces deux zones en une unique catégorie "campus".

Carte des secteurs



Chapitre 4. La passation de l'enquête

1 - Un échantillon modulé secteur par secteur.

L'objectif majeur d'une telle enquête qualitative n'est pas d'obtenir des résultats proportionnels à une population de référence (dont il serait très illusoire ici de connaître a priori la composition précise et les caractéristiques) mais de dégager les lignes de force en présence qui trament le territoire et orientent les opinions et les pratiques. Pour chaque secteur, nous avons défini un échantillon-témoin susceptible de traduire les attitudes, les opinions et les images dominantes en ce lieu auprès de ses divers groupes de populations (selon les âges et les activités notamment). Nous avons tenté d'interroger toutes les catégories d'acteurs d'une même section pour intégrer chaque parole à la parole collective et plurielle développée sur chaque espace.

Il importe de mettre en évidence les paroles "banales" c'est-à-dire recueillies auprès des acteurs anonymes des espaces publics : résidents, passants occasionnels ou réguliers, habitant ou travaillant dans le quartier, piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun. L'échantillon a donc été ouvert à tous les acteurs des lieux, à quelque titre qu'ils y interviennent.

Concrètement, 7 enquêteurs ont effectué un ensemble d'entretiens semi approfondis sur les échantillons de population retenus. Compte tenu de la dimension de l'espace à interroger et pour travailler avec une validité suffisante, nous avons situé le nombre nécessaire d'entretiens complets entre 200 et 220, auxquels devaient s'ajouter les entretiens incomplets (ou interrompus) qui viennent apporter cependant un complément d'informations non négligeable. Du lundi 27 janvier au vendredi 7 mars 2003 nous avons réalisé un total de 339 entretiens utilisables.

2 - Les enquêteurs et le guide d'entretien.

L'équipe des 7 enquêteurs rassemble des étudiants en fin d'études à l'École d'Architecture de Grenoble et de jeunes chercheurs venant de terminer leur thèse. Tous ont suivi les enseignements du Cresson et connaissent bien les méthodes d'investigation du laboratoire. Leur implication et le sérieux de leur travail est une des conditions essentielles de la qualité des résultats de ce type d'enquête. Leur tâche consiste non seulement à effectuer l'entretien lui-même mais à en assurer la mise en forme écrite en respectant le texte intégral enregistré.

Notre objectif est donc bien de décrire la situation actuelle sous l'angle de la vie au quotidien. Pour cela, les enquêteurs doivent essentiellement recueillir des récits de vie - ou des bribes de récits - donnant formulation aux éléments socio-perceptifs présents dans les espaces publics considérés.

Nous avons élaboré et testé un guide d'entretien qui permette à chaque enquêteur de garder le cap pendant la passation elle-même et qui permette par la suite d'éviter l'éparpillement des paroles pour effectuer les comparaisons souhaitées entre les réponses de tous les interviewés quel qu'ait été son enquêteur. À noter que le guide d'entretien n'est pas un questionnaire au sens strict. Il ne formule pas le détail des questions à poser ni leur ordre précis mais permet de baliser la conversation pour éviter l'égaré dans certaines digressions et l'oubli de points importants à aborder.

TABLEAU 6 : GUIDE D'ENTRETIEN

- *Rubrique 1 : Situation des enquêtés*
 - Circonstances précises de l'entretien :
 - jour et heure
 - lieu
 - conditions particulières (météo...)
 - Variables de situation :
 - sexe
 - âge
 - activité ou situation sociale
 - lieu d'habitation
 - usager/non-usager des TC.
 - ancienneté dans l'usage du réseau
- *Rubrique 2 : Les pratiques de déplacement*
 - motif du déplacement
 - destination
 - lignes fréquentées
 - ancienneté d'utilisation du réseau
 - fréquentation personnelle (x trajet(s) par jour, par semaine, occasionnel, week-end, jamais)
 - TC : moyen de transport obligatoire, choix volontaire, pourquoi ?
 - complémentaire d'un véhicule particulier : voiture, vélo, moto, taxi
 - propriétaire ou non d'un autre véhicule
 - les véhicules particuliers : raisons de ne pas les utiliser
 - rôle du réseau dans le choix du logement
- *Rubrique 3 : Appréciations portées sur les TC (leur rôle dans la vie personnelle et dans la vie urbaine).*
 - durée des trajets
 - correspondances : avec d'autres lignes, avec le tram, avec d'autres TC (cars ou trains)
 - temps d'attente : semaine, week-end, vacances scolaires
 - ponctualité
 - fréquence
 - les abribus
 - le confort intérieur (places, chauffage/climatisation, radio...)
 - le relationnel dans les TC
 - le sentiment de sécurité ou d'insécurité
 - le personnel (chauffeurs et contrôleurs)
 - le coût
 - jugement comparatif entre les diverses propositions de TC (tram et bus)

- *Rubrique 4 : Appréciations globales portées sur les déplacements :*
 - sur les TC
 - sur la présence de l'automobile en ville
 - sur le stationnement
 - sur les modes "doux" (vélo, marche à pied)

- *Rubrique 5 : Les pratiques personnelles et familiales dans le quartier :*
 - ancienneté
 - logement
 - travail
 - approvisionnement
 - services
 - vie locale

- *Rubrique 6 : Le quartier, opinions et images (comme si l'interviewé faisait visiter le quartier à quelqu'un qui ne le connaît pas) :*
 - le territoire : limites et critères (signes marquants, perceptions paysagères et architecturales)
 - aspects fonctionnels (dominante, activités, dimensions pratiques...)
 - aspects sensibles (particularités, identité, modulations dans le temps : jour/nuit, école/vacances...)
 - la dimension sonore de l'espace vécu, dans l'espace public et dans l'espace domestique, en essayant de ne pas se réduire au seul aspect du bruit-nuisance mais en abordant aussi le confort sonore : éléments descriptifs, hiérarchie des sources, évaluation des effets...
 - aspects sociaux (espaces publics et privés, intérieur/extérieur, catégories de population, mélange sociaux et culturels, anecdotes de la vie collective, intégration au quartier, sentiment d'appartenance ou d'appropriation...)
 - aspects urbains (place et rôle du quartier dans l'image de la ville)

Chapitre 5. Description de l'échantillon

TABLEAU 7 - ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR ÂGE ET SEXE

AGES	H	F	TOTAL	%
de 13 à 16 inclus	3	9	12	3,5
de 17 à 20 inclus	20	15	35	10,5
de 21 à 25 inclus	29	18	47	14
de 26 à 30 inclus	24	24	48	14
de 31 à 40 inclus	29	25	54	16
de 41 à 50 inclus	20	18	38	11
de 51 à 60 inclus	21	13	34	10
de 61 à 70 inclus	24	15	39	11,5
de 71 à 80 et +	11	21	32	9,5
Total	181	158	339	
%	53,5	46,5		100

TABLEAU 8 - ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR JOUR D'ENTRETIEN

JOUR DE L'ENTRETIEN	TOTAL	%
1 - Jours de semaine	295	87
2 - Samedi et Dimanche	44	13
TOTAL	339	
%		100

TABLEAU 9 - ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR ACTIVITÉS

STATUTS	TOTAL	%
1 - En formation	82	24
COLLEGIEN	11	
LYCEEN	11	
ETUDIANT	60	(17,7)
2 - Sans activité professionnelle	101	30
CHOMÂGE	22	
MERE AU FOYER	8	
RETRAITE	71	(21)
3 - Professions	139	41
ARTISANAT	16	
CADRES	14	
COMMERCE	26	
CONDUCTEURS BUS	5	
EMPLOYÉS	32	
ENSEIGNEMENT	21	
ENTRETIEN	7	
OUVRIER	10	
SANTÉ	5	
SÉCURITÉ	3	
Sans réponse	17	5
TOTAL	339	
%		100

**TABLEAU 10 - ÉCHANTILLON :
RÉPARTITION PAR LIEU D'ENTRETIEN ET PAR SEXE**

LIEU DE L'ENTRETIEN	H	F	TOTAL	%
SEYSSINS			18	5
ZONE 1	6	12		
SEYSSINET-PARISSET			30	9
ZONE 2 Seyssinet résidentiel	4	5		
ZONE 3 Seyssinet activités	7	4		
ZONE 4 Seyssinet Mairie	5	5		
GRENOBLE			117	35
ZONE 5 Place de Catane	15	11		
ZONE 6 Vallier-Foch	34	31		
ZONE 7 Parc Mistral-Jean Pain	18	8		
SAINT-MARTIN D'HÈRES			137	40
ZONE 8 Gabriel Péri	13	7		
ZONES 9 et 10 Campus	25	13		
ZONE 13 Le centre Renaudie	10	12		
ZONE 14 La plaine	3	13		
ZONE 15 La croix rouge	15	26		
GIÈRES			37	11
ZONE 11 Gières activités	14	3		
ZONE 12 Gières campagne	12	8		
TOTAL	181	158	339	
%	53,4	46,6		100

TABLEAU 11 - ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR LIEU D'HABITATION

COMMUNES DE RÉSIDENCE		TOTAL	%
SEYSSINS		15	4,5
ZONE 1	15		
SEYSSINET-PARISSET		37	11
ZONE 2 Seyssinet résidentiel	14		
ZONE 3 Seyssinet activités	9		
ZONE 4 Seyssinet Mairie	14		
GRENOBLE		99	29,5
ZONE 5 Place de Catane	10		
ZONE 6 Vallier-Foch	43		
ZONE 7 Parc Mistral-Jean Pain	13		
HORS ZONES	33		
SAINT-MARTIN D'HÈRES		109	32
ZONE 8 Gabriel Péri	15		
ZONES 9 ET 10 Campus	8		
ZONE 13 Le centre Renaudie	29		
ZONE 14 La plaine	11		
ZONE 15 La croix rouge	30		
HORS ZONES	16		
GIÈRES		25	7,5
ZONE 11 Gières activités	1		
ZONE 12 Gières campagne	24		
AGGLOMÉRATION		31	9
EXTÉRIEUR AU DÉPARTEMENT		12	3,5
Sans réponse		11	3
TOTAL		339	100

**TABLEAU 12 - ÉCHANTILLON :
STABILITÉ RÉSIDENTIELLE PAR COMMUNE (en unités)**

Nombre de personnes vivant dans leur logement actuel depuis :							
En année :	- 1 an	1 à 5	6 à 10	11 à 20	21 et +	Exprimés	TOTAL
SEYSSINS	1	2	2	5	1	11	15
SEYSSINET	3	2	4	6	12	27	37
GRENOBLE	5	12	3	8	11	39	99
St MARTIN D'H.	5	18	8	19	26	76	109
GIÈRES	1	2		5	6	14	25
AGGLO Autres communes	2					2	31
TOTAL	17	36	17	43	56	169	316
En % des exprimés	10	21,3	10	25,5	33,2	100 %	

**TABLEAU 13 - ÉCHANTILLON :
COMPARAISON DES STABILITÉS RÉSIDENTIELLES PAR COMMUNE
(en % des exprimés par commune)**

Vit dans son logement actuel depuis :						
En année :	- 1 an	1 à 5	6 à 10	11 à 20	21 et +	Exprimés
SEYSSINS	9,2	18,1	18,1	45,4	9,2	100 %
SEYSSINET	11,1	7,4	14,8	22,2	44,5	100 %
GRENOBLE	12,8	30,7	7,7	20,6	28,2	100 %
SMH	6,6	23,7	10,5	25	34,2	100 %
GIÈRES	7,2	14,4		35,7	42,7	100 %
TOTAL	10	21,3	10	25,5	33,2	100 %

**TABLEAU 14 - ÉCHANTILLON :
FRÉQUENTATION DES TC PAR COMMUNE (en unités)**

Nombre de personnes qui fréquentent le réseau de transports en commun :						
Fréquentation :	régulière	occasion	rare	jamais	non réponse	TOTAL
SEYSSINS	6	7		5		18
SEYSSINET	11	5	7	7		30
GRENOBLE	55	21	12	20	9	117
St MARTIN D'H.	70	29	13	20	5	137
GIÈRES	20	5	6	6		37
TOTAL	162	67	38	58	14	339
Dont propriétaire d'une voiture :	50 (31%)	45 (67%)	29 (76,3%)	51 (88%)		

**TABLEAU 15 - ÉCHANTILLON :
FRÉQUENTATION DES TC PAR COMMUNE (en %)**

Pourcentage de personnes qui fréquentent le réseau de transports en commun :						
Fréquentation :	régulière	occasion	rare	jamais	non réponse	TOTAL
SEYSSINS	33,3	38,9		27,8		100 %
SEYSSINET	36,7	16,7	23,3	23,3		100 %
GRENOBLE	47	18	10,3	17	7,7	100 %
SMH	51	21,2	9,5	14,6	3,7	100 %
GIÈRES	54	13,6	16,2	16,2		100 %
TOTAL	47,8	19,8	11,2	17,1	4,1	100 %

**TABLEAU 16 - ÉCHANTILLON :
PROPRIÉTAIRE D'UNE VOITURE PAR COMMUNE (en unités)**

	Propriétaire	sans voiture	non réponse	TOTAL
SEYSSINS	11	7		18
SEYSSINET	17	13		30
GRENOBLE	60	32	25	117
SMH/VILLE	54	45		99
SMH/CAMPUS	14	21	3	38
GIÈRES	25	12		37
TOTAL	181	130	28	339

**TABLEAU 17 - ÉCHANTILLON :
PROPRIÉTAIRE D'UNE VOITURE PAR COMMUNE (en %)**

	Propriétaire	sans voiture	non réponse	TOTAL
SEYSSINS	61,1	38,9		100 %
SEYSSINET	56,7	43,3		100 %
GRENOBLE	51,3	27,3	21,4	100 %
SMH/VILLE	54,5	45,5		100 %
SMH/CAMPUS	36,8	55,2	8	100 %
GIÈRES	67,6	32,4		100 %
TOTAL	53,4	38,4	8,2	100 %

Chapitre 6. L'analyse de contenu

1 - Des paroles individuelles à l'expression collective

Pour respecter la complexité des expressions et conserver leurs singularités, nous avons été particulièrement attentifs aux récits de vie et aux anecdotes qui, souvent mieux que des chiffres, condensent une situation ou une perception et en favorisent la communication.

La technique des entretiens qualitatifs guidés permet de mettre en lumière les éléments composant une situation complexe qui mêle les aspects historiques, les aspects vécus et les aspects projetés. Dans l'expression, il nous faut distinguer les sources mélangées de la parole et, parmi elles, **les pratiques effectives** ("je fais ceci", "je vais là"), **les opinions-jugements** ("je pense qu'il faudrait agir sur...", "l'installation de tel équipement est une amélioration à cause de...") et **les images** qui, elles, renvoient à l'ordre de la métaphore et du champ poétique ("le quartier est une toile d'araignée", "une forteresse"). Ces trois domaines de l'expression se mélangent et il nous faut comprendre comment cela nourrit véritablement un quartier, comment cela le fonde aussi.

En croisant les réponses entre les attitudes concrètes, les paroles explicites et les images qui les sous-tendent, cette méthode d'investigation permet de construire un véritable panorama des attitudes et opinions en présence, en respectant leurs nuances et les particularités de leurs expressions.

L'ensemble du texte intégral des 339 entretiens retranscrits représente un peu plus d'un millier de pages donnant accès aux milliers d'unités d'informations qui constituent la véritable matière première de l'analyse. Micro-descriptions, notations fugitives ou développées, attitudes pratiques, anecdotes, jugements, images et sensations sont répertoriés, agglomérés en catégories puis recomposés en un puzzle qui révèle comme une photographie la parole collective vivant au fil du parcours dans la situation initiale.

Par les méthodes de l'analyse de contenu, a eu lieu le classement thématique de toutes ces informations, en fonction des trois critères qui avaient été ceux de l'interrogation : déplacements, aspects sonores et perception/identité des lieux.

Le temps de l'analyse est celui d'un double travail de traduction : d'une part, il faut passer des entretiens bruts à des mises en perspectives explicatives et, d'autre part, il faut expliciter le commentaire sociologique sous forme d'informations communicables. Une étude de ce type répond à une demande, doit rentrer dans les interrogations de partenaires qui vont avoir l'usage des informations qu'on livre. L'objectif n'est pas seulement la connaissance. Nos informations auront des répercussions, elles sont porteuses de conséquences. Il nous faut donc trouver les

formes de traduction qui soient les plus parlantes, qui respectent au mieux les nuances tout en étant le plus possible accessibles.

2 - Les outils de synthèse

Deux techniques de restitution ont été progressivement affinées au fil des enquêtes de terrain précédemment conduites : **l'intégration des citations** et **l'image verbale synthétique** ; autrement dit, choisir l'illustration parlante et synthétiser l'ensemble des points forts à l'échelle de la catégorie, du lieu, de la cellule d'observation qu'on examine.

Les citations

Essayer d'être le plus illustratif possible veut dire en l'occurrence trouver des citations qui soient révélatrices des moments forts de la parole. Les avis recueillis portent à la fois sur les pratiques des usagers, expriment des jugements, des opinions libres ou évoquent des images. Il y a donc des niveaux de paroles différents qui se mélangent mais qui passent tous par des récits, par des anecdotes, par une verbalisation ; ce sont des éléments de vie qui nous sont confiés. Le recours à la citation permet de respecter au mieux ce type de paroles dans leurs nuances et leurs contrastes, quand on a la chance d'avoir recueilli des images précises. Garder l'expression originale enracine le commentaire dans le terrain ; en ayant la prudence de ne pas se laisser piéger par la belle image, parfois très forte, mais qui peut être extrêmement isolée ou individuelle et qui ne doit pas être sur-valorisée. C'est la base de la déontologie sociologique.

Nous sommes pleinement dans une approche qualitative qui nous permet de dire : voici comment s'organise le champ du verbe sur un secteur donné. Quand les images sont fortes, elles se mettent d'elles-mêmes en évidence et l'illustration devient vraiment parlante. Notre objectif n'est pas de faire des statistiques du style : il y a x % des habitants de Seyssins qui pensent que... mais de dire : sur la commune de Seyssins, avant les travaux, voici l'ensemble des paroles dominantes qui pouvaient être entendues et ces paroles témoignent du champ imaginaire à l'œuvre à ce moment-là référé à un certain nombre de pratiques.

L'image verbale synthétique

Distinct des citations, chaque commentaire prend la forme d'un mot ou d'une courte phrase qui résumant en fait une explication dont le développement couvrirait plusieurs pages. C'est un travail très difficile que de condenser en une image verbale une bonne synthèse de la situation qui la respecte et en rende compte, comme un mot-clé singulier. D'ailleurs autant de temps est nécessaire pour trouver la bonne formule que pour rédiger les deux pages en extension qu'il est de toute façon nécessaire d'avoir écrites au moins dans sa tête pour être pertinent. Ce n'est donc pas une économie de travail mais une question de concentration de l'expression pour rendre mieux lisibles les résultats.

Un exemple, le terme "la bordure", appliqué au parc Paul Mistral. C'est un mot qui synthétise exactement, nous semble-t-il, l'esprit de ce secteur. Quand il vient à l'esprit, il s'impose comme une évidence, syncrétisant au mieux les interviews parlant de ce lieu comme un inter-quartier ou une interface entre les quartiers, comme un espace qui limite la ville, qui en sépare les quartiers. La bordure, c'est ce qui longe, ce qui borde ; elle appartient à la zone qu'elle délimite et s'en échappe déjà, à mi-chemin entre intégration et autonomie. Cette notion paraît simple quand on la tient mais rien n'est a priori flagrant à ce moment de la recherche. Par contre l'évidence a posteriori est souvent un bon indice de la pertinence des termes.

3 - Une présentation en fiches

Les fiches synthétiques résument les résultats, les citations et les commentaires, secteur par secteur et thème par thème. Sur chacune en caractères droits figurent les citations et en italique les éléments dominants que l'observation met à jour, catégorie par catégorie. C'est donc un résumé de la situation du territoire observé, le nombre d'entretiens réalisés, une proposition de qualification du secteur en fonction des opinions sur les déplacements, du ressenti des aspects sonores et des perceptions de l'identité. L'intitulé de la fiche provient soit d'un mot qui a été prononcé parmi les paroles recueillies, soit il s'agit d'une formule qui essaie de la syncrétiser le mieux possible.

Avec 3 thèmes, déplacements, aspects sonores et perception/identité, les 14 secteurs se répartissent en 42 fiches sectorielles synthétiques, soit 42 intitulés. Ces désignations composent un ensemble de mots qui expriment le cœur de l'étude parce que lorsqu'on les agence et les réunit, ils décrivent le champ imaginaire référentiel, témoin fidèle de la situation telle qu'elle a été approchée.

TROISIÈME PARTIE

RÉSULTATS

Chapitre 7. Les attitudes et pratiques liées aux déplacements

TABLEAU 18 – SEYSSINS - DÉPLACEMENTS

1	<p>SEYSSINS</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Le Prisme Av de Grenoble Rue du Dauphiné Av Louis Armand</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 18</p>	<p>LE DESIR INQUIET DU TRAM</p> <p><i>* Sur un territoire perçu globalement comme privilégié, le futur tram est attendu comme un service de qualité et en même temps comme l'introduction potentielle de groupes indésirables.</i></p> <p><i>* Dans les pratiques actuelles, l'accès au tram par Fontaine est une habitude.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Avec le 51, vous êtes tout de suite à Maisonnat, à Maisonnat, vous prenez le tram et puis vous allez où vous voulez avec le tram." - "Je prends la voiture jusqu'à Fontaine et après, le tram." - "On souhaiterait que les bus soient plus fréquents, surtout le week-end." <p>TRAM 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - "C'est vrai que c'est plus facile si tu veux travailler à Fontaine ou à Echirolles où il y a beaucoup de transports en commun, tram, tout ça... Mais bon, ça va arriver." - "Le Tram sera vraiment un plus, surtout pour l'attente." - "Avec le tram, on a la petite crainte de voir arriver plus facilement les voyous chez nous." - "Déjà la passerelle pour les vélos, elle amène beaucoup plus de monde..." (<i>souvent perçue comme une menace, une brèche dans le territoire, sans référence à des événements précis</i>). - "Seyssins qui est déjà cher va prendre de la valeur par rapport au tram, mais il y aura aussi beaucoup plus de monde." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Dans le bus, ça chahute pas mal. Ce qui est regrettable, c'est de voir des jeunes mettre leurs pieds sur les banquettes des bus neufs ! A notre âge, ça nous met hors de nous !" - "Ça fait deux ans que j'habite ici et il y a eu plusieurs abribus brûlés ou détruits, c'est terrible, ce vandalisme." - "Pas de problème de sécurité." - <i>opinions partagées entre le bus et le tram (bus plus convivial, tram plus rapide).</i>
---	--	---

TABLEAU 19 – SEYSSINET - DÉPLACEMENTS

2	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET RESIDENTIEL</p> <p><i>Longueur :</i> 600 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 9</p>	<p>POUR UN MEILLEUR ACCÈS AU RÉSEAU</p> <p><i>(homogénéité des réponses dominantes sur les 3 zones de Seyssinet)</i> * Dans les pratiques actuelles, l'accès au tram par Fontaine est une habitude. * Les connections de tous modes sont les bienvenues.</p> <p>PARTICULARITES - "Avec la passerelle, je vais à Comboire à pied le dimanche, le long de la digue." - "On va prendre le tram à Fontaine."</p> <p>TRAM 3 - "Le tram, ce sera bien. J'espère qu'ils laisseront la ligne pour Fontaine."</p> <p>GENERALITES - "Pas de sentiment d'insécurité." - "J'aime bien être dans ma boîte personnelle, dans ma voiture. Là, je suis heureux. Dans les TC on croise des têtes qu'on a pas toujours envie de voir."</p>
----------	--	---

3	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET- ACTIVITES</p> <p><i>Longueur :</i> 500 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 11</p>	<p>POUR UN MEILLEUR ACCÈS AU RÉSEAU</p> <p><i>(homogénéité des réponses dominantes sur les 3 zones de Seyssinet)</i> * Dans les pratiques actuelles, l'accès au tram par Fontaine est une habitude. * Les connections de tous modes sont les bienvenues.</p> <p>PARTICULARITES - "Les promenades le long du Drac sont vraiment agréables, c'est très ombragé."</p> <p>TRAM 3 - "Quand le tram sera là on le prendra au lieu de courir jusqu'à Fontaine."</p> <p>GENERALITES - "Il y a beaucoup de pistes cyclables, on peut se déplacer." - "J'utilise les pistes cyclables avec mon fauteuil roulant."</p>
----------	--	--

4	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET MAIRIE</p> <p><i>Longueur :</i> 300 m</p> <p><i>Localisation :</i> Bvd Desaire Pont de Catane</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 10</p>	<p>POUR UN MEILLEUR ACCÈS AU RÉSEAU</p> <p><i>(homogénéité des réponses dominantes sur les 3 zones de Seyssinet)</i> * Dans les pratiques actuelles, l'accès au tram par Fontaine est une habitude. * Les connections de tous modes sont les bienvenues.</p> <p>PARTICULARITES - "On a accès au tram par Fontaine." - "Les bus ne sont pas surbaissés ici, alors avec les jumeaux, c'est la galère !"</p> <p>TRAM 3 - "Ça va être catastrophique le nouveau tram. Ça coûte de l'argent à tout le monde. On peut pas rester comme ça, en améliorant ce qui existe ?"</p> <p>GENERALITES - "Il n'y a pas assez de bus le week-end, surtout le dimanche."</p>
----------	--	---

TABLEAU 20 – GRENOBLE Catane – DÉPLACEMENTS

5	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : PLACE DE CATANE</p> <p>Longueur : 300 m</p> <p>Localisation : Pont de Catane Ampère-Vallier</p> <p>Nombre d'entretiens : 26</p>	<p>UN ESPACE DÉVOLU AU TRANSPORT</p> <p>* Le pont est monopolisé par les voitures. * Des bouchons se produisent à heures fixes. * Le stationnement est problématique. * Inquiétude sur le devenir du parc devenant parking.</p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "En vélo comme à pied, le plus désagréable c'est le pont. Dangereux et pollué. Les contre-allées aussi sont dangereuses. J'ai déjà eu deux accidents." - "C'est magnifique de rouler en vélo mais il manque des pistes cyclables, par exemple rue Ampère jusqu'à la rue Diderot." - "Les gens passent pas à pied sur le pont, c'est rare." - "Les trottoirs sont trop étroits pour les poussettes et les vélos." - "A partir de 4h du soir, ça roule plus et le matin à partir de 7h et demi non plus, y'a trop de monde." - "On a des problèmes (<i>vendeur d'electro-ménager</i>), on fait de la pub et les clients ne peuvent pas se garer pour venir chez nous. Ils tournent deux fois et puis ils s'en vont." - "Je stationne ici et c'est notre point de rendez-vous pour le co-voiturage. On travaille à 50 km." <p>TRAM 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ils vont supprimer une partie du parc pour faire un grand parking à cause de la ligne 3." - "Le parc va disparaître, je crois." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "On a tellement de facilités au niveau des TC qu'on a pas besoin d'une voiture pour la ville." - "C'est plus confortable en voiture et plus avantageux en bus." - "La rocade est bouchée tous les matins à l'heure où je l'emprunte. Et pour stationner en ville, c'est une catastrophe. Mais avec les TC, je rentrerais beaucoup trop tard chez moi."
----------	---	---

TABLEAU 21 – GRENOBLE Boulevards - DÉPLACEMENTS

<p>6</p> <p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : BVD VALLIER BVD FOCH</p> <p>Longueur : 2 200 m</p> <p>Localisation : Bvd Joseph Vallier Bvd Mal Foch Place Gustave Rivet Bvd Mal Joffre</p> <p>Nombre d'entretiens : 65</p>	<p>LE MILLE-FEUILLES DES TRANSPORTS</p> <p>* Chaque mode de transport a fait sa trace au long des boulevards et au fil des années, aboutissant à un paysage disparate et mal coordonné.</p> <p>* Cette situation assez anarchique a permis le développement de pratiques qui sont devenues des habitudes remises en cause par les travaux.</p> <p>* L'auto-pont cristallise cette inquiétude du changement face aux incertitudes des décideurs, capables de légitimer un tel équipement en son temps, puis de le condamner.</p> <p>PARTICULARITES</p> <p>- "Pour les vélos, les boulevards sont très dangereux. Les voitures tournent sans faire attention."</p> <p>- "Pour l'instant on s'arrête assez facilement sur les boulevards, y'a pas de problèmes de places. Ça bouchonne souvent le matin mais moi je prends les petites rues."</p> <p>- "J'aime bien marcher sur les boulevards."</p> <p>TRAM 3</p> <p>- "Le tram va nous faire perdre notre clientèle (<i>droguiste</i>), pas celle du quartier, mais tous ceux des environs prendront le tram et iront carrément dans les grandes surfaces. Dans la droguerie, l'affluence, c'est à 5 h du soir, surtout le vendredi quand ils roulent comme des escargots."</p> <p>- "Tout doit passer par Joseph Vallier, c'est impossible !"</p> <p>- "Ils vont mettre le tramway, les voitures ne pourront plus se garer, ça va être le vrai bordel. Ma voiture est garée là toute la semaine jusqu'au week-end, c'est déjà le bordel pour trouver une place, alors quand il y aura le tram..."</p> <p>- "L'autoport. Nous avons payé en 68 très cher pour faire tout ça et maintenant on va payer très cher pour l'enlever. Mais ce qui était une amélioration à l'époque est toujours une amélioration aujourd'hui. Les gens ne laisseront pas leur voiture. En plus il y a le problème de la voie ferrée derrière..."</p> <p>- "Le tram peut se faire sans détruire le pont."</p> <p>- "J'adore ce quartier. Cours de la Libération, tout est à proximité. Mais le problème c'est qu'ils vont démolir le pont. Comment tout le monde va-t-il passer au croisement ?"</p> <p>- "J'espère que les pistes cyclables ne vont pas disparaître avec les travaux... Il y a des pistes sauf aux croisements, comme d'habitude. Enfin, le tram c'est quand même l'avenir."</p> <p>GENERALITES</p> <p>- "Je ne peux prendre que la ligne 1 avec ma poussette, la 5 n'est pas surbaissée."</p> <p>- "En bus, il me faut 1/2 heure pour venir ici, en voiture 7 minutes... Et puis, on dépend de trop de choses en TC."</p> <p>- "Une petite voiture me suffirait mais j'ai la folie des grosses voitures."</p> <p>- "Le tram est plus froid que le bus; il y a pas de musique et il est souvent beaucoup plus bondé."</p> <p>- "Pourquoi on en fait tant pour les cyclistes, des gens qui roulent seulement 4 mois par an ?"</p> <p>- "La bagnole est une partie des gens. C'est quand même agréable. Même si on a des problèmes pour stationner, même si on a des problèmes pour circuler, chacun est fier de sa bagnole, hein ?"</p>
---	---

TABLEAU 22 – GRENOBLE Mistral Mairie - DÉPLACEMENTS

7	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : PARC MISTRAL BVD JEAN PAIN</p> <p>Longueur : 1 000 m</p> <p>Localisation : Place Pasteur Parc Paul Mistral Bvd Jean Pain Av de Valmy Av Jules Flandrin</p> <p>Nombre d'entretiens : 26</p>	<p>UN PARC-RELAIS DE CENTRE-VILLE</p> <p>* Même si le fait de payer est mal perçu pour se rendre à la Mairie, le stationnement en périphérie piétonne du centre-ville est un avantage. * Les cheminements piétonniers sont à améliorer entre le parc et le centre-ville. La marche est en effet un mode de jonction prioritaire sur ce parcours.</p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "C'est bien parce que c'est près de la ville. Je peux aller en ville à pied." - "Les gens stationnent sur les trottoirs (<i>Marcellin Berthelot</i>). Impossible de rien faire." - "C'est pratique pour se garer ici avant d'aller au centre-ville." - "Pourquoi faudrait-il payer pour stationner sur le parking de la Mairie ? C'est nous qui cotisons pour pouvoir l'aménager." - "C'est pas normal que ce soit payant quand on vient à la Mairie." - "C'est quand même pas normal qu'il n'y ait pas un arrêt de bus devant la Mairie. Toute grande ville a au moins un arrêt de bus devant sa Mairie. Pour une ville comme la nôtre !" <p>TRAM 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Avec le prochain tram, il y aura moins de voitures dans ce quartier non ?" <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "J'évite de prendre le tram. Il y a de plus en plus de racaille, les sans-logis avec leurs chiens, des noirs, des arabes, des asiatiques qui n'ont pas de ticket, toute une faune qui vous insulte, qui vous marche sur les pieds, qui vous bouscule. Y'a des crachats par terre. On a jeté des bouteilles de bière sur mon gendre l'autre jour parce qu'il était bien habillé. Il allait à un rendez-vous de travail. Et pourtant en 87, j'étais pour le tram à 100 %. La ligne B est restée beaucoup plus correcte." - "Je veux pouvoir aller travailler à pied. C'est un choix. Je suis pas à l'extérieur avec une petite maison dans la verdure et une bagnole qui vient polluer et prendre des PV. Pourquoi pas faire payer les gens qui entrent dans la ville ?" - "Dans le A, y a des voyous qui fument, qui emmerdent les gens. Dans le B, il n'y a presque que des étudiants qui sont plus éduqués et calmes." - "J'aime bien être dans ma voiture, dans mon petit univers avec ma musique." - "Grenoble a un bon réseau cyclable par rapport à d'autres villes." - "Dans le 26, il y a des petits panneaux "prochainement, ici, le schéma de votre ligne". ça fait deux ans que je suis à Grenoble, c'est toujours "prochainement"." - "C'est pas que je sois à fond pour la voiture mais je n'ai pas le choix."
----------	--	--

TABLEAU 23 – SAINT MARTIN D'HÈRES Péri Campus - DÉPLACEMENTS

8	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> GABRIEL PÉRI</p> <p><i>Longueur :</i> 1 200 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Gabriel Péri</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 20</p>	<p>UN AXE SATURÉ ET INFRANCHISSABLE</p> <p><i>* Comme sur les boulevards ouest, les bouchons se produisent à heures fixes.</i> <i>* Comme sur les boulevards ouest, la traversée piétonne est difficile.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "La sortie du campus entre 16 h 30 et 18 h c'est intenable. Y a des files d'attente incroyables." - "L'avenue est très difficile à traverser, surtout pour les enfants. Il faudrait vraiment l'améliorer." - "Dans la rue des Taillées, on a déjà le tram." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Le tram donne un certain cachet à la ville." - "Pour les étudiants c'est un peu cher." - "Le tram-relais c'est la formule la moins chère." - "Le bus est beaucoup plus convivial comme transport." - "Dans les bus ou les trams, les gens devraient être plus propres et plus respectueux." - "L'inconvénient du tram c'est qu'il finit à minuit. Même plus tôt le week-end." - "Avec le bus on est toujours en train de regarder les horaires, alors que le tram y en a toujours un qui arrive..."
----------	--	---

9 et 10	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> CAMPUS</p> <p><i>Longueur :</i> 2 100 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av du Doyen Weil Rue de la Houille blanche Av de la Bibliothèque Terminus B actuel Traversée du parc Condillac</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 38</p>	<p>"DES TRANSPORTS PERMANENTS ET MOINS CHERS !"</p> <p><i>* Telles pourraient se résumer les deux revendications majeures des étudiants.</i> <i>* Pendant la journée et en semaine, le campus est bien desservi.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Les gens du voyage qui étaient dans les bus, ils cherchaient un peu tout le monde." - "Il y a beaucoup de bouchons aux heures de pointe pour raccorder sur l'entrée n° 3 de la rocade." - "Le campus est bien desservi par les TC. Le problème c'est le dimanche et les fins de soirée." - <i>(chauffeur de la ligne 5)</i> "Le fait de venir dans le secteur est assez agréable parce que c'est une ambiance assez jeune. Ensuite pour nous c'est une des meilleures lignes du réseau parce que les gens sont plutôt polis, plutôt agréables ; Ça change beaucoup de choses dans notre quotidien." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Les TC sont trop chers. A 5 c'est moins cher en voiture et beaucoup plus pratique." - "Les bus s'arrêtent trop tôt le soir." - "Je vais plus vite en vélo." - "J'essaie de dormir dans le bus. Y a trop de monde qui discute pour pouvoir lire." - "C'est vraiment agréable de se faire transporter. Après quand on reprend la voiture on en a vite marre."
----------------	---	---

**TABLEAU 24 – St MARTIN D'HÈRES Renaudie La Plaine -
DÉPLACEMENTS**

13	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : CENTRE RENAUDIE</p> <p>Longueur : 200 m</p> <p>Localisation : Place Etienne Grappe Rue Henri Wallon Rue de L'Essartie</p> <p>Nombre d'entretiens : 22</p>	<p>DES LIAISONS INDISPENSABLES À LA VILLE</p> <p><i>* Plus qu'ailleurs, une amélioration des TC par le tram sera ressentie comme un facteur d'unification communale et un facteur d'intégration à la vie de l'agglomération.</i></p> <p><i>* SMH n'est pas une ville propice aux déplacements piétonniers. Les distances inter-quartiers et la configuration des inter-espaces rendent la marche souvent inadaptée.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ici, il y a de la place. Pas de problème pour se garer." - "Les piétons sont quasi inexistantes à SMH. C'est une ville pour la bagnole. Par exemple sur Péri, j'y vais jamais en vélo, je veux pas y laisser ma vie !" - "C'est plus facile de conduire à SMH qu'à Grenoble, ça fait petite ville." - "La vraie veine qui fait vivre la commune, ça reste quand même le 33 qui, lui, pénètre au fin fond... jusqu'à SMH village qui est un magnifique lieu où il n'y a que des vieux et où on mange bien." <p>TRAM 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Le tram c'est positif. Ça va permettre à SMH d'être relié directement au centre-ville. Ça permettra un déplacement de population et pourquoi pas, la création d'activités dans ce quartier qui en manque cruellement. Pas pour mettre une zone industrielle mais des activités de proximité." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les week-end et pendant les vacances scolaires, c'est un problème les bus : une heure d'attente !" - "C'est affreux, c'est de pire en pire, on est transportés comme des bêtes. C'est plein. On ne peut pas respirer là-dedans. Plein de poussettes. Ça donne envie d'acheter une voiture." - "Si je vais à Varcès en bus, je quitte mon domicile à 7 h du matin pour prendre au moins 4 bus. En voiture, je mets 10 minutes par la voie rapide."
14	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : LA PLAINE</p> <p>Longueur : 600 m</p> <p>Localisation : Piste cyclable Lotissement Chanas</p> <p>Nombre d'entretiens : 16</p>	<p>UN ESPACE EN ATTENTE</p> <p><i>* Relativement vide par rapport aux autres, cet espace attend son aménagement pour fonder son identité et ses pratiques.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Y a pas de problèmes de stationnement ici." <p>TRAM 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Vivement le prochain tram, ce sera plus simple pour nous." <p>GENERALITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - ""Chérie FM" calme sûrement plein de gens. Ils devraient la mettre un peu plus fort. Moi, j'apprécie." - "C'est bruyant à l'intérieur. La radio joue parfois assez fort et les jeunes gens hurlent... mais je ne fais pas de longs trajets et pas tous les jours." - "On prend les noctibus. C'est bien jusqu'à minuit." - "Ce qui me révolte c'est de voir de jeunes gens étaler leurs pieds sur des fauteuils qui sont tout propres, tout neufs. Mais enfin, c'est la jeunesse." - "Les sacs à dos des jeunes vous arrachent la tête en passant et ils ne s'excusent même pas. On est assis et on prend les sacs en plein visage !"

TABLEAU 25 – SAINT MARTIN D'HÈRES Croix Rouge - DÉPLACEMENTS

<p>15 SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> LA CROIX ROUGE</p> <p><i>Longueur :</i> 1 000 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Benoît Frachon Av Gabriel Péri</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 41</p>	<p>UN QUARTIER EN MUTATION</p> <p><i>* Le tram est un des éléments de la transformation du secteur, déjà amorcée par les constructions récentes.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <p>TRAM 3 - "Le passage du tram va modifier tout le quartier. Mais on ne peut pas refuser le tram ! - On languit que le tramway arrive." - "Le tram je vois ça comme un cordon ombilical qui relie les quartiers excentrés à la ville centre. Et je crois que c'est plutôt bénéfique."</p> <p>GENERALITES</p> <p>- "Je déteste le 26, je le hais. Y en a pas beaucoup et il est jamais à l'heure. Sinon le 33 ça va. Il est direct pour aller au centre-ville." - "Je suis handicapé donc je vais chercher le tram. Dedans ça bouge pas mal mais on se tient." - "La radio c'est bien mais quand il y a trop de gens qui parlent on l'entend pas. Après c'est la surenchère, plus c'est fort, plus les gens parlent fort." - "J'ai arrêté le vélo : on m'en a piqué 8 ! Le dernier c'était à l'hôpital." - "Je prendrais plus souvent les TC s'ils étaient moins chers." - "J'aime bien les pistes cyclables, de Bois français jusqu'à St Quentin sur Isère." - "Je suis indépendante. Quand vous sortez du boulot, que vous êtes dans votre voiture, même si vous prenez un bouchon, vous avez l'impression que vous avez fini votre journée ; pas si vous attendez un bus." - "Les vélos sont mal disciplinés. Quand on passe au feu vert en voiture, on embarque aussi le vélo qui passe au rouge. Ça devient un fléau, les gens font n'importe quoi."</p>
---	---

TABLEAU 26 – GIÈRES - DÉPLACEMENTS

<p>11</p>	<p>GIÈRES</p> <p>Secteur : GIERES- ACTIVITES</p> <p>Longueur : 800 m</p> <p>Localisation : Condillac Rue du Pré cornu Rue de Mayencin</p> <p>Nombre d'entretiens : 17</p>	<p>VERS UN BOULEVERSEMENT DES HABITUDES</p> <p><i>* Le tram va révolutionner le secteur.</i> <i>* La suppression de places de parking est un sujet sensible.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <p>- "A vélo, le tunnel (<i>sous la rocade</i>)est dangereux parce qu'il est très sombre, surtout le matin et le soir."</p> <p>TRAM 3</p> <p>- "Le maillage de bus est très bon, alors avec le tram en plus à la gare..." - "Le tram va prendre des places de parkings. On va avoir des problèmes car on reçoit beaucoup de livraisons et le transporteur se met devant l'immeuble donc sur la future voie du tram. Et pareil pour charger nos camionnettes sur la rue Mayencin..." - "Le tramway va supprimer des places de parkings de la pizzeria. Peut-être qu'après ça s'améliorera mais ça va faire mal au début. Il y aura peut-être une nouvelle clientèle. Nouvelle mais pas forcément meilleure. Et pendant la période de travaux, qui va vouloir venir manger dans la poussière ?" - "Quand il y aura le tram, je prendrai plus ma voiture pour venir travailler."</p>
<p>12</p>	<p>GIÈRES</p> <p>Secteur : GIERES- CAMPAGNE</p> <p>Longueur : 800 m</p> <p>Localisation : Rue de l'Etang Rocade Sud Rue des Sports</p> <p>Nombre d'entretiens : 20</p>	<p>UN ESPACE ETROIT</p> <p><i>* La configuration du bourg est problématique quelque soit le mode de déplacement.</i> <i>* Il est difficile d'imaginer ce que le tram va réellement transformer dans les lieux et les habitudes.</i> <i>* Comme à Seyssins, perce la menace vague d'arrivées indésirables à cause du tram.</i></p> <p>PARTICULARITES</p> <p>- "Il n'y a pas toujours des abribus. Quand il pleut c'est terrible. Avec le 26 on est sous la pluie." - "Le centre de Gières, ce sont des petites rues à sens unique. A la sortie du collège, à 16 h 30, c'est déjà l'enfer. Alors si le trafic augmente..." - "On se fait accrocher sur les trottoirs." - "Comme piéton, on a des bouts de trottoirs pour traverser Gières, c'est pas rassurant, on a aucune sécurité." - "Pour traverser Gières en voiture, c'est une corrida. La route qui passe au-dessus s'arrête à Domène, je ne sais pas pourquoi." - "Pour aller à Grenoble, on va se garer en voiture sur le campus et on prend le tram. La gare est excentrée par rapport à Gières, donc on fera comme ça." - "On se balade jusqu'à l'île d'amour sur la digue."</p> <p>TRAM 3</p> <p>- "Le tram va venir. Ça va être encore mieux." - "Pour la plupart des gens, le tram arrive à Gières même. Pour moi, non. Il arrive justement à la limite de Gières et on a exproprié des gens, c'est dommage." - "Il manque une navette du milieu de Gières jusqu'à la gare. Quand il y aura le tram, il faudra une desserte." - "Le tram c'est bien on pourra s'en servir mais il ne faudrait pas qu'il fasse monter la racaille, ce ne serait pas bon."</p> <p>GENERALITES</p> <p>- "Avec les bus, ce sont les correspondances qui font perdre du temps."</p>

Chapitre 4. La dimension sonore des espaces publics

TABLEAU 27 – SEYSSINS – ASPECTS SONORES

1	<p>SEYSSINS</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Le Prisme Av de Grenoble Rue du Dauphiné Av Louis Armand</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 18</p>	<p>UN ENVIRONNEMENT SONORE MAÎTRISÉ</p> <p>* Qualité du contexte sonore. * Nuisance événementielle (moto) ou de voisinage.</p> <p>DOMINANTES - "C'est calme. C'est un privilège d'habiter ici." - "J'ai toujours habité dans le centre de Marseille, alors, ici, c'est le calme plat." - "Le quartier se fait vieux, il y a moins d'enfants. Il y a moins d'animation."</p> <p>NATURE - "On entend les oiseaux."</p> <p>VOISINAGE - "Quand j'ai mes enfants chez moi, j'entend beaucoup moins de bruit ; Quand on fait du bruit chez soi, on entend plus le voisin." - "Quand on vit normalement on entend pas ses voisins." - "L'isolation est différente selon les habitations. Elle est importante surtout par rapport au voisinage, plus que pour le bruit extérieur."</p> <p>CIRCULATION - "Les scooters, les motos mais ça c'est partout pareil." - "On entend plus de voitures maintenant. Elles contournent par ici pour éviter les embouteillages du côté de Grenoble."</p> <p>PARTICULARITES - "Le clocher du village s'arrête la nuit pour ne pas gêner les riverains."</p>
----------	--	--

TABLEAU 28 – SEYSSINET Résidences Activités – ASPECTS SONORES

<p>2</p>	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET RESIDENTIEL</p> <p><i>Longueur :</i> 600 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 9</p>	<p>UN ENVIRONNEMENT SONORE DISCRET</p> <p><i>* Une dimension du cadre de vie peu verbalisée.</i> <i>* Nuisance événementielle (moto) ou de voisinage.</i></p> <p>DOMINANTES - "C'est une petite ville, on ne peut pas dire que c'est bruyant."</p> <p>VOISINAGE - "Dans mon immeuble, on entend surtout les petits enfants." - "On entend bien pleurer les enfants et crier les parents, mais on s'y fait. On entend les conversations et tous les détails de la salle de bain."</p> <p>CIRCULATION - "Les mobylettes, les vespas, c'est infernal."</p> <p>PARTICULARITES - "Les gens se plaignent parfois du squattage le soir, des bruits de voiture, des matchs de foot sur l'herbe, enfin des trucs qui sont minimes, quoi !"</p>
<p>3</p>	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET- ACTIVITES</p> <p><i>Longueur :</i> 500 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 11</p>	<p>AMBIANCE CALME AVEC RUPTURES</p> <p><i>* Ambiance majoritairement qualifiée de calme, marquée par les activités des sapeurs-pompiers sur un mode événementiel.</i> <i>* Le futur tram sera-t-il une nouvelle source de bruit ?</i></p> <p>DOMINANTES - "C'est un quartier calme." - "Il n'y a qu'à midi qu'il y a un peu de circulation sinon c'est calme."</p> <p>VOISINAGE - "On a juste une petite terreur au-dessus de chez nous, mais il faut bien qu'il bouge aussi."</p> <p>CIRCULATION - "C'est pas du tout un village, plutôt une ambiance ville, avec les pompiers, les alarmes, les hélicoptères, les voitures qu'ils font ronfler..." - "On entendait un peu le bruit du boulevard qui va de Grenoble à Sassenage, mais avec le double vitrage, c'est fini." - "C'est un plus que le tram passe mais je le voudrais pas au pied de la maison parce qu'avec les vibrations et le ding-ding... A 200 mètres derrière, ce ne peut être qu'un bien !"</p> <p>PARTICULARITES - "Les cloches me manquent. On en entend pas."</p>

TABLEAU 29 – SEYSSINET Mairie – ASPECTS SONORES

4	<p>SEYSSINET</p> <p>Secteur : SEYSSINET MAIRIE</p> <p>Longueur : 300 m</p> <p>Localisation : Bvd Desaire Pont de Catane</p> <p>Nombre d'entretiens : 10</p>	<p>UN ESPACE MENACÉ</p> <p>* Résistant pour le moment aux agressions sonores intérieures et extérieures, cet espace devient de plus en plus fragile.</p> <p>DOMINANTES - "On entend pas le pont, on est trop bas. On entend même pas l'autoroute parce que la digue est beaucoup plus haute et arrête le bruit. Même l'été, ça ne va pas plus loin qu'un ronronnement."</p> <p>VOISINAGE - "Y a toujours des merdeux qui font les andouilles le soir."</p> <p>CIRCULATION - "Avec la route, c'est un peu difficile." - "La rue (<i>des charrettes</i>) est très bruyante. On entend les merles et les scooters, pas au même moment." - "En ville la circulation est agressive. On peut pas parler. Ici, il y a du passage mais c'est très bien."</p> <p>PARTICULARITES - "Il y a deux églises, une en haut et l'autre en bas et on entend jamais les cloches. On entend que les corbeaux."</p>
----------	--	--

TABLEAU 30 – GRENOBLE Catane – ASPECTS SONORES

5	<p>GRENOBLE</p> <p><i>Secteur :</i> PLACE DE CATANE</p> <p><i>Longueur :</i> 300 m</p> <p><i>Localisation :</i> Pont de Catane Ampère-Vallier</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 26</p>	<p>LE RÈGNE DU BRUIT</p> <p><i>* Le volume sonore est élevé en permanence.</i> <i>* Mélange des sources continues (drone de la circulation) et évènementielles (sirènes des pompiers, ambulances).</i> <i>* Résignation devant un état de fait qui semble inévitable.</i></p> <p>DOMINANTES - "On y peut rien tant qu'on ne supprime pas les voitures..."</p> <p>CIRCULATION - "Sur le pont c'est bruyant aux heures de pointe mais on ne peut pas empêcher la circulation." - "Sur le pont, l'ambiance sonore est énorme. Un ronflement permanent. Et maintenant, je ne l'entend plus." - "On a pas de double vitrage mais on s'est habitué." - "Il faut habiter au bon endroit parce qu'avec la circulation et les pompiers si on est au bord du boulevard..." - "J'habite une rue derrière, ça va."</p> <p>PARTICULARITES - "Ici, je travaille dans le bruit toute la journée ; je plains les gens qui y habitent."</p> <p>VOISINAGE - "J'entend rien la nuit. Je suis bien isolé. C'est pas bruyant, y'a pas d'enfant. J'ai travaillé 37 ans dans la police nationale, alors moi, le bruit ne me gêne pas du tout."</p>
----------	---	--

TABLEAU 31 – GRENOBLE Boulevards – ASPECTS SONORES

6	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : BVD VALLIER BVD FOCH</p> <p>Longueur : 2 200 m</p> <p>Localisation : Bvd Joseph Vallier Bvd Mal Foch Place Gustave Rivet Bvd Mal Joffre</p> <p>Nombre d'entretiens : 65</p>	<p>UNE RÉSIGNATION INDIVIDUELLE</p> <p><i>* Ici, le bruit n'est jamais une surprise. Il fait partie intégrante du site.</i> <i>* L'importance de la nuisance la situe au-delà des souhaits de prise en charge collective.</i> <i>* C'est à chacun aidé par la chance de trouver un espace privé à l'abri du volume ambiant ou de déménager.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Bruit et pollution, même combat !" - "La vie est comme ça, on ne peut pas la changer." - "Quand vous êtes habitués au bruit et qu'il n'y en a pas, vous mettez la tête sur l'oreiller, il vous manque quelques chose." <p>CIRCULATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - "C'est un boulevard, y a du monde, mais ça va, ça klaxonne pas trop." - "C'est bruyant aux heures de pointe mais ça on ne peut pas l'enlever." - "Je n'arrive pas à m'habituer, surtout la nuit." - "J'ai la chance de ne pas habiter l'appartement en été parce qu'on étouffe, on ne peut pas laisser les fenêtres ouvertes à cause du bruit." - "Impossible de regarder la télé la fenêtre ouverte. Et puis, c'est permanent. Les camions, les pompiers, les SAMU... Il n'y a pas vraiment de moment où le trafic ralentit. Et comme c'est une ligne droite, ils roulent assez vite." <p>PARTICULARITES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ici c'est bruyant, aux Eaux Claires, c'est calme." - "Avec le tram le bruit sera pire parce que les merdeux vont squatter les stations de tram, ça va gueuler de partout." <p>VOISINAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Au niveau sonore ça fait du bruit comme partout en ville." - "Je ne suis jamais dérangé par le bruit. C'est pas quelque chose qui me dérange." <p>COMPARAISONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Le quartier Mistral est beaucoup plus calme qu'ici."
----------	---	---

TABLEAU 32 – GRENOBLE Mistral Mairie – ASPECTS SONORES

7	<p>GRENOBLE</p> <p><i>Secteur :</i> PARC MISTRAL BVD JEAN PAIN</p> <p><i>Longueur :</i> 1 000 m</p> <p><i>Localisation :</i> Place Pasteur Parc Paul Mistral Bvd Jean Pain Av de Valmy Av Jules Flandrin</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 26</p>	<p>UN OASIS CERNÉ PAR LA CIRCULATION ET LES RASSEMBLEMENTS SPORTIFS</p> <p><i>* Le contraste est saisissant entre l'intérieur du parc et les axes qui le ceinturent.</i></p> <p><i>* Aux nuisances permanentes s'ajoutent l'animation des soirées de spectacles ou des manifestations sportives présentes et à venir.</i></p> <p><i>* Les notes sur la résignation individuelle s'appliquent également ici.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "La route qui est devant la mairie fait vraiment beaucoup de bruit."</p> <p>CIRCULATION</p> <p>- "L'immeuble est insonorisé mais il y a de plus en plus de bruit." - "De l'intérieur on entend pas les voitures." - "Il est question d'une troisième ligne qui va passer au pied de ma maison. Alors, je crains que ça soit bruyant mais enfin, ça sera pratique." - "Le problème pour le bruit c'est le tram qui va arriver, parce que ça fait du bruit le tram. Avant j'habitais Alsace-Lorraine et j'entendais bien ses vibrations, même en étage. Peut-être que maintenant ce sera mieux fait. /.../ ça va me gêner mais c'est quand même une bonne chose le tram." - "A la Maison des Etudiants, je ne dors pas avant minuit quand le bruit se calme un peu. Il faut attendre pour avoir une chambre sur la cour." - "Quand il y aura le tram, ça va changer pas mal de choses. Y aura moins de bruit le soir, moins de circulation tard." - "Je suis dans une rue derrière Clémenceau, j'ai pas à me plaindre. Sur le boulevard, avec les feux, c'est bruyant."</p> <p>VOISINAGE</p> <p>- "Les voitures je m'en fous. Actuellement j'ai une vraie nuisance chez moi : j'ai un voisin qui a installé un appareil avec un moteur électrique qui vibre 24h sur 24. Ça, c'est une nuisance !"</p> <p>PARTICULARITES</p> <p>- "J'aime bien me poser au parc l'après-midi. C'est assez calme." - "Dans le parc, il y a des jeux pour enfants, de la verdure, du silence. Ça fait du bien moralement de ne plus entendre de voiture, de bruit. On entend quelques oiseaux." - "Les soirs de match, ça braille, ça gueule, le quartier est bloqué." - "Les soirs de match, ça va être la catastrophe. Les pauvres riverains, je les plains ! Les mecs gueulent, les portières claquent, les bouteilles sont balancées de partout..."</p>
---	--	--

TABLEAU 33 – St MARTIN D'HÈRES Péri Campus – ASPECTS SONORES

<p>8</p>	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> GABRIEL PÉRI</p> <p><i>Longueur :</i> 1 200 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Gabriel Péri</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 20</p>	<p>UN ESPACE CONTRASTÉ</p> <p><i>* Il y a les bruits de l'avenue et les sons des rues arrière.</i></p> <p>DOMINANTES - "Il faut bien que la circulation se fasse, que les gens travaillent." - "C'est le mal du siècle le bruit. On va pas dire à tout le monde arrêtez de circuler en voiture, on n'y arrivera pas. Même moi, j'ai une voiture. C'est comme ça !"</p> <p>NATURE - "Dans ma rue (<i>Garibaldi</i>), on est réveillés par les merles, les moineaux. Mais sur l'avenue, c'est intenable."</p> <p>CIRCULATION - "J'aime bien me promener mais je ne marche jamais sur l'avenue, toujours dans les petites rues derrière. On ne s'entend pas sur l'avenue." - "On entend beaucoup les motos et les hélicoptères qui vont à l'hôpital." - "Mes fenêtres donnent sur Gabriel Péri, c'est insoutenable. Ça dépasse l'entendement." - "Au début quand j'ai habité dans cet appartement qui donne sur l'avenue, j'ai senti le bruit, j'avais un peu de mal à dormir, mais en fait, après un ou deux mois, je me suis habituée, maintenant ça ne me gêne plus pour dormir. J'ai peut-être intériorisé tout ça."</p> <p>PARTICULARITES - "C'est bruyant la semaine et calme le week-end." - "Je travaille toute la journée dans un labo, dans une salle informatique, alors je viens respirer un peu l'animation, ça ne me dérange pas."</p>
<p>9 et 10</p>	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> CAMPUS</p> <p><i>Longueur :</i> 2 100 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av du Doyen Weil Rue de la Houille blanche Av de la Bibliothèque Terminus B actuel Traversée du parc Condillac</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 38</p>	<p>UN HAVRE DE SILENCE</p> <p><i>* Conforme aux activités qu'il héberge, le campus est une bulle au plan sonore, un îlot protégé.</i> <i>* Seuls les bruits évènementiels rompent le calme de l'ambiance.</i></p> <p>DOMINANTES - "C'est pas bruyant, on a le sentiment un petit peu d'être à la campagne, sans être trop loin de Grenoble."</p> <p>NATURE - "Au niveau bruit c'est cool. Les oiseaux, les écureuils, ça va, quoi..."</p> <p>VOISINAGE - "Mes voisins sont fous de techno. Moi j'aime pas mais bon c'est pas grave, on s'habitue."</p> <p>CIRCULATION - "Certains se plaignent du train. Moi j'habite à côté, je l'ai jamais entendu."</p>

**TABLEAU 34 – St MARTIN D'HÈRES Renaudie La Plaine –
ASPECTS SONORES**

13	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : CENTRE RENAUDIE</p> <p>Longueur : 200 m</p> <p>Localisation : Place Etienne Grappe Rue Henri Wallon Rue de L'Essartie</p> <p>Nombre d'entretiens : 22</p>	<p>LES BRUITS DE LA VIE</p> <p><i>* Ici toutes les activités se répercutent sur le plan sonore : la circulation, l'habitat, le travail et les loisirs.</i></p> <p><i>* Dans ce quartier, le sonore est un témoin permanent de l'existence d'autrui.</i></p> <p>DOMINANTES - "Y a du bruit, parce qu'on est pas loin de la rocade, y a le train... c'est la ville quoi. Avec les espaces verts, ça fait un peu moins ville, mais l'intensité du bruit est pareille."</p> <p>VOISINAGE - "On est dérangés parfois par les jeunes qui squattent derrière la MJC de Paul Bert." - "Sur les terrasses de Renaudie, l'isolation phonique n'est pas mieux que l'isolation thermique. On entend en permanence les allées et venues."</p> <p>CIRCULATION - "Les rues sont très bruyantes avec la circulation et les sonos des voitures." - "Les motos sont vraiment pénibles quand elles passent et repassent." - "Malgré le mur on entend la rocade. Et c'est une voie express pas une petite rue départementale. On fatigue. C'est la vie. Nos parents souffraient de trop de travail, nous on souffre psychologiquement, psychiquement, de l'environnement."</p> <p>PARTICULARITES - "Le type qui bosse et se lève à 6 h du matin, il en a marre l'été d'entendre la pétanque sous ses fenêtres jusqu'à 3 h." - "Le bar est bruyant, bien sûr et je comprends celui qui habite au-dessus, mais si on le ferme, tout sera mort autour."</p>
----	---	---

14	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : LA PLAINE</p> <p>Longueur : 600 m</p> <p>Localisation : Piste cyclable Lotissement Chanas</p> <p>Nombre d'entretiens : 16</p>	<p>UNE ENCLAVE DE NATURE</p> <p><i>* Qualité de l'environnement naturel.</i></p> <p><i>* Nuisance événementielle (moto) ou de voisinage.</i></p> <p>DOMINANTES - "On entend pratiquement pas de voiture parce que ce sont des rues sans issue. Seulement les mobylettes."</p> <p>CIRCULATION - "Il y a quelques mobylettes et des motos, mais à part ça, y a pas beaucoup de bruit." - "Le bus est moins bruyant qu'un tram, à l'extérieur." - "Le tram il fait "ding ding" à chaque arrêt."</p> <p>PARTICULARITES - "Je dors toujours les fenêtres ouvertes. J'adore entendre un peu de bruit parce que quand même c'est le bruit de la vie."</p>
----	---	--

TABLEAU 35 – St MARTIN D'HÈRES Croix Rouge – ASPECTS SONORES

15	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : LA CROIX ROUGE</p> <p>Longueur : 1 000 m</p> <p>Localisation : Av Benoît Frachon Av Gabriel Péri</p> <p>Nombre d'entretiens : 41</p>	<p>LA VIE SONORE URBAINE</p> <p><i>* Comme au centre-Renaudie, il n'y a pas d'étanchéité sonore au niveau des activités.</i></p> <p><i>* L'emprise du sonore marque tout le territoire, sauf enclave individuelle.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>VOISINAGE</p> <p>- "On a un grand parc devant les immeubles (<i>rue Pierre Sépard</i>). L'été les gamins jouent et crient tard le soir, c'est crispant. Et de l'autre côté, il y a la circulation..."</p> <p>- "Je suis dans un petit immeuble de personnes âgées, c'est très calme."</p> <p>CIRCULATION</p> <p>- "Il y a un arrêt de bus au bas de chez moi alors j'entends le bus mais ça ne me gêne pas. Au contraire, je sais qu'il vient de passer et je descends pour le suivant."</p> <p>- "Ambroise Croizat, c'est très bruyant, les voitures, les mobylettes, les basses de la musique à fond comme dans les boîtes de nuit. On a investi dans un double vitrage très performant qui a coûté une fortune et qui est toujours insuffisant."</p> <p>- "J'espère que le tram ne va pas être trop bruyant, à chaque fois "ding" ! Moi je dors la fenêtre ouverte."</p> <p>- "Le quartier où nous habitons (<i>Renaudie</i>) est vraiment privilégié parce qu'il n'y a pas de voitures, il n'y a pas d'accès de rue. Donc c'est très calme. En revanche à Ambroise Croizat où je travaille, c'est bruyant."</p> <p>- "On est pas très loin de la voie ferrée mais la nuit par exemple, c'est pas gênant, y a pas de train qui passent."</p> <p>- "Le bruit de la rocade ne nous gêne pas parce qu'il y a beaucoup d'arbres qui l'atténue. (<i>Henri Wallon</i>)"</p> <p>- "Ça me fait souci d'entendre le "ding" toutes les 10 minutes."</p> <p>PARTICULARITES</p> <p>- "La ville, je ne supporte plus rien, le bruit surtout. J'ai 46 ans, j'aimerais bien me caser à la campagne."</p>
----	--	---

TABLEAU 36 – GIÈRES – ASPECTS SONORES

<p>11</p> <p>GIÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> GIÈRES- ACTIVITES</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Condillac Rue du Pré cornu Rue de Mayencin</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 17</p>	<p>ENTRE CAMPUS ET BOURG</p> <p>* <i>Ambiance calme en direction du campus.</i> * <i>Amorce des bruits de la circulation en direction du bourg.</i></p> <p>DOMINANTES - "On ne sait pas ce que ça va donner le tram question bruit. Parce qu'actuellement pour être tranquille, on est tranquille."</p> <p>CIRCULATION - "On entend davantage le carrefour devant l'immeuble que l'autoroute. Il y a un bruit épouvantable."</p> <p>PARTICULARITES - "Le campus est globalement calme à l'intérieur."</p>
---	--

<p>12</p> <p>GIÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> GIÈRES- CAMPAGNE</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Rue de l'Étang Rocade Sud Rue des Sports</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 20</p>	<p>UN BOURG VIVANT</p> <p>* <i>Très souvent, l'âge du voisinage est un critère sonore.</i> * <i>Les bruits émergents brutalement gênent davantage que le drone constant.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>VOISINAGE - "Comme c'est habité par des personnes d'un certain âge, c'est très calme."</p> <p>CIRCULATION - "Depuis qu'il y a un rond-point, on a énormément de bruit avec des coups de klaxon parce qu'ils ne respectent pas la priorité. Le jour et la nuit. Tout le monde veut passer devant l'autre. A l'Edelweiss, on a un balcon mais on ne peut pas en profiter à cause des bruits de la route. On ne peut pas y rester tellement il y a du bruit. Mais derrière il y a un grand parc fermé. On y est vraiment bien l'été." - "Non la rocade, on ne l'entend pas. Quand il y a un accident, on entend les pompiers, sinon, on ne l'entend pas."</p>
--	---

Chapitre 9. Une sélection de paysages sonores enregistrés en 2003

L'espace quotidien est sensible, il est donc perçu, vécu, ressenti et mémorisé par ses usagers. L'étude sociologique "espaces publics" a souhaité intégrer l'approche in situ des perceptions, représentations et pratiques. Comme les autres phénomènes sensibles, les sons sont éminemment culturels et témoignent de la richesse et de la complexité des modes de vie. Les enregistrements reproduits sur le CD-audio prennent appui sur les figures sonores issues de l'analyse et en proposent une série d'illustrations.

Au-delà d'une simple énumération des nuisances, au-delà même d'un simple catalogue de situations, ces paysages sonores illustrent la dimension humaine de chaque séquence avec ses composantes complexes et parfois contradictoires, les enjeux que le sonore exprime et souvent met en scène, les qualités et les dysfonctionnements des tissus urbains traversés.

Plutôt que de laisser l'auditeur devant un matériau brut, nous avons ajouté un commentaire destiné à guider l'écoute. L'idée a été de ne pas livrer sans mode d'emploi un lot de cartes postales sonores dont il serait parfois difficile pour un auditeur non averti d'en hiérarchiser les éléments. Par exemple, dans ce type d'écoute, il est nécessaire de maîtriser la distinction essentielle dans l'urbain entre son permanent et son évènementiel. L'audition du parcours d'une voiture de pompiers toutes sirènes hurlantes remontant les Grands Boulevards rend extrêmement claire la notion d'évènement sonore. Mais si l'on ne propose pas au même instant le terme définissant ce phénomène, l'habitude cinématographique digère la perception dans une sensation déconnectée de l'analyse. Cette dimension pédagogique nous est apparue essentielle. Nous avons donc tenté de faire du sur-mesure.

En parallèle au commentaire, au cours du mixage effectué en 2004, nous avons procédé à un travail de montage sonore permettant d'être au cœur même de l'exemplarité requise. Bien entendu, aucun son n'a été modifié mais la durée de certaines séquences a été resserrée pour faire entrer les évènements du terrain dans le format d'écoute permettant leur appréhension.

Cet album-mémoire propose un panorama des principales ambiances sonores vécues et ressenties par les riverains et plus généralement par les usagers de chaque type d'espaces publics concernés par le projet de la troisième ligne de tramway avant le début des travaux d'aménagement.

Tous ces enregistrements ont été effectués au cours de l'année 2003. Ainsi se trouvent collecter et fixer les couleurs sonores des grands lieux-repères de l'état initial. Au moment de la publication de ce rapport, soit deux années après les prises de sons, nous pouvons clairement mesurer le caractère historique de certains enregistrements ; les travaux ont entraîné une telle transformation, modifiant radicalement les structures

de voirie et les configurations spatiales et acoustiques, que les paysages sonores réunis sur le CD-mémoire appartiennent en grande partie à un chapitre clos de l'histoire de l'agglomération grenobloise. Comme la photographie le permet pour le visuel, ce CD voudrait participer au travail de mémoire, de comparaison et d'appropriation qu'effectueraient les usagers au cours des années à venir.

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
01	Introduction		00 : 00	<i>"En 2003, avant les travaux de la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise, nous avons enregistré les principaux paysages sonores du futur parcours. Largement dominés par la circulation automobile, ces documents témoignent aussi des activités et des modes de vie présents dans des espaces publics appelés à une profonde transformation."</i>	
			00 : 20		
02	SEYSSINS PRISME Au rond-point de la place du centre, face à la vallée <i>Stéréo : Nord à gauche, Sud à droite.</i>	Vendredi 18/07/03 09h15	00 : 00	<i>"Commençons le parcours à Seyssins vers le futur terminus de la ligne C. Les oiseaux, des véhicules isolés et quelques travaux d'entretien composent un paysage calme dans lequel chaque son trouve sa place avec toute son individualité."</i>	Un paysage sonore calme dans lequel les sons s'étagent distinctement, sont nettement individualisés et se cantonnent à des niveaux d'intensité moyens.
			00 : 15	- pelleteuse	
			00 : 35	- tronçonneuse	
			00 : 49	- oiseaux	
			01 : 17	- camion	
			01 : 35	- drone au loin	
			01 : 40	- pelleteuse	
			01 : 46	- stop	
03	SEYSSINS ECOLE Devant l'arrêt de bus "centre sud" du côté est de l'avenue Louis Armand. <i>Stéréo : sens de la voie, Seyssins à gauche, Seyssinet à droite.</i>	Vendredi 18/07/03 09h30	00 : 00	<i>"Entre Seyssins et Seyssinet l'ambiance sonore affirme sa mixité, mélangeant des éléments de vie locale (voix d'enfants, bruits d'activités) et les événements de la circulation, ponctuels ou regroupés en série brève."</i>	Une ambiance sonore "mixte" mélangeant des éléments de la vie locale (voix d'enfants, bruits d'activités humaines) et les éléments de la circulation intervenant majoritairement sous forme d'événements ponctuels ou regroupés en série brève.
			00 : 13	- ambiance centre aéré (venant du groupe scolaire Chartreuse)	
			00 : 46	- flux de circulation, véhicules au premier plan	
			01 : 12	- bus mêlé aux autres véhicules	
			01 : 22	- autoradio	
				- camions	
			01 : 50	- stop	

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
04	<p>SEYSSINET RÉSIDENCES</p> <p>Avenue Victor Hugo au niveau de la rue Maeder</p> <p><i>Stéréo : sens de la voie, Nord à gauche, Sud à droite.</i></p>	Vendredi 18/07/03 09h45	<p>00 : 00</p> <p>00 : 10</p> <p>00 : 20</p> <p>00 : 52</p> <p>01 : 22</p> <p>01 : 30</p> <p>01 : 44</p> <p>02 : 02</p>	<p><i>"Une matinée à Seyssinet., avenue Victor Hugo. C'est une grande avenue à une heure creuse. Sur le calme ambiant, chaque événement sonore prend immédiatement du relief."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - drone urbain en fond + oiseaux - travaux discrets et véhicules isolés - camion bruyant - pneus sur une plaque d'égout - moteur d'une camionnette de la voirie arrêtée - démarrage de la camionnette - stop 	<p>Un paysage sonore paisible dans lequel les événements prennent immédiatement du relief = une grande avenue à une heure creuse.</p>
05	<p>SEYSSINET POMPIERS</p> <p>Côté ouest de l'avenue Victor Hugo, face à la sortie de la caserne des pompiers.</p> <p><i>Stéréo : sens de la voie, Seyssinet-mairie à gauche, Seyssins à droite.</i></p>	Jeudi 23/10/03 13h30	<p>00 : 00</p> <p>00 : 22</p> <p>00 : 43</p> <p>01 : 31</p> <p>02 : 07</p> <p>02 : 30</p> <p>02 : 52</p>	<p><i>"Plus on se rapproche des axes d'activités et plus le paysage sonore s'étage en de multiples plans. Devant la caserne des pompiers à Seyssinet, des sons de provenances diverses s'enchaînent et s'imposent temporairement. Pour les usagers la compréhension des messages sonores est aussi importante que leur intensité acoustique. L'identification des signaux sonores est une des clés de leur acceptation."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ambiance calme, au loin bruits d'activités et voix - freins, montée du flux de circulation - camion très bruyant, voix aiguës, cris, puis voix proches - démarrage d'une voiture, klaxon, camion - pneus rapprochés - stop 	<p>Paysage sonore urbain en superpositions, étageant plusieurs plans de diffusion, du plan lointain au premier plan. L'effet majeur de ce type de paysage est l'effet de masque : l'intensité d'un signal peut à tout moment couvrir temporairement l'ensemble de la situation.</p> <p>Dans l'appréciation des usagers, l'intelligibilité du paysage sonore est aussi importante que le seul critère d'intensité. Le fait de reconnaître les diverses sources, de les situer dans l'espace et dans le temps est un facteur-clé de leur appropriation.</p>

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
06	LES AXES ROUTIERS <i>Stéréo : Ouest à gauche, Est à droite</i>	Vendredi 18/07/03	00 : 00	<i>"La traversée du pont de Catane marque l'emprise automobile maximale sur le paysage sonore. Les autres sources disparaissent alors de la perception. Mais ce même principe lié aux flux de circulation engendre des situations assez diversifiées à l'écoute. En voici quelques exemples : Sur le pont de Catane, enregistré juste au-dessus du Drac, voici le flux dans le sens Est-Ouest, l'axe des boulevards."</i>	L'emprise automobile sur l'axe des grands boulevards en 2003. Suite de situations sonores.
			10h30	00 : 23	
			00 : 50	<i>"Toujours sur le pont de Catane mais au-dessus de l'autoroute, les deux axes de circulation mixent deux systèmes sonores différents en fréquences et en rythmes : évènementiel et modulé pour le boulevard, quasi constant et proche du bruit blanc pour l'autoroute."</i>	
			01 : 05	- b) sur le pont de Catane au-dessus de l'A 480	
			01 : 33	<i>"Au même endroit, sur le pont de Catane au-dessus de l'autoroute, mais un jour de pluie, l'intensité sonore atteint son point culminant. Sur la chaussée mouillée, les sons se prolongent jusqu'à former une masse compacte très riche en fréquences aiguës."</i>	Par temps pluvieux, les sons du boulevard sont presque totalement masqués par ceux de l'autoroute. A noter que sur celle-ci, une seule voie au trafic fluide génère l'essentiel du niveau sonore, l'autre voie, au trafic ralenti, participe au bruit de fond.
	Mercredi 29/10/03 09h15	01 : 46 02 : 30	- c) idem un jour de pluie <i>"Devant l'église Saint Jean à Grenoble, la situation sonore est comparable à celle enregistrée sur le pont de Catane. Ici, nous sommes pourtant en pleine ville."</i>	Vitesse + pluie = forte intensité sonore (plus d'aigus, durée des sons plus longue)	
					... / ...

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
	... / ...	Vendredi 18/07/03 11h00	02 : 38 03 : 01 03 : 14 03 : 33 03 : 56 04 : 08 04 : 40	<ul style="list-style-type: none"> - d) Bvd Vallier, face à l'église Saint-Jean <i>"Sur l'autopont, au-dessus du cours Jean Jaurès, nous retrouvons une situation sonore à double entrée : tout d'abord la circulation polymorphe du cours avec ses ralentissements et ses manœuvres, bientôt recouverte par le flux rapide des boulevards."</i> - e) Sur l'autopont, prise en surplomb du cours Jean Jaurès - + le flux de circulation des bvds <i>"Dernière situation illustrant les paysages sonores des grands axes routiers, le boulevard Jean Pain devant la Mairie de Grenoble. En l'état, une telle image acoustique ne laisse que peu de chance à cet espace public pour devenir multimodal."</i> - f) Bvd Jean Pain, devant la Mairie de Grenoble - stop 	<p>Peu de différence entre a) d) et f) mais les deux dernières prises se situent en pleine ville.</p> <p>Pendant le creux de vague du flux des boulevards, une vie sonore monte du cours JJ où se mêlent de manière quasi permanente les bruits du flux roulant et ceux des véhicules en attente pour tourner ou pour redémarrer. Depuis l'autopont, le cours JJ est masqué dès que reprend le trafic rapide des boulevards.</p> <p>Paysage sonore autoroutier typique. Avec une telle image acoustique, ce quartier n'a aucune chance de devenir un véritable espace public urbain.</p>

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
07	<p>PLACE DE CATANE</p> <p>Place de Catane. Avenue Rhin et Danube face à la rue des Champs-Elysées.</p> <p><i>Stéréo : Nord à gauche, Sud à droite</i></p>	Vendredi 18/07/03 10h40	<p>00 : 00</p> <p>00 : 24</p> <p>00 : 28</p> <p>00 : 49</p> <p>00 : 58</p> <p>01 : 05</p> <p>01 : 14</p> <p>01 : 25</p> <p>01 : 39</p> <p>01 : 49</p> <p>01 : 58</p>	<p><i>"Les paysages sonores liés à la circulation comme dominante ne se limitent pas aux flux routiers. La vie automobile urbaine mélange des éléments sonores permanents et des événements parfois très rapprochés les uns des autres, souvent agressifs au plan sonore et générateurs de stress. Un exemple de situation composite enregistré à proximité de la place de Catane. Nous sommes avenue Rhin et Danube, face à la rue des Champs-Elysées."</i></p> <p>- ambiance automobile</p> <p>- mobylette</p> <p>- freins de camion</p> <p>- freins de camion</p> <p>- camion en attente</p> <p>- redémarrage du camion</p> <p>- passage d'un autre camion</p> <p>- klaxon fort</p> <p>- cri devenant klaxon</p> <p>- stop</p>	<p>La vie automobile urbaine avec ses constances et ses éclats. Les événements sont très rapprochés les uns des autres, souvent très agressifs dans leurs attaques sonores et générateurs de stress.</p>
08	<p>VALLIER PLUIE</p> <p>Boulevard Vallier, côté sud, au niveau de la rue Henri Moissan.</p> <p><i>Stéréo : Ouest à gauche, Est à droite</i></p>	Mercredi 29/10/03 10h30	<p>00 : 00</p> <p>00 : 22</p> <p>00 : 42</p> <p>01 : 29</p> <p>01 : 51</p> <p>02 : 02</p> <p>02 : 27</p> <p>03 : 13</p>	<p><i>"La séquence qui suit est typique de l'état sonore initial des boulevards avant les travaux du tramway, un jour ordinaire sous la pluie. Davantage que les autres séquences, elle illustre clairement que le domaine sonore s'inscrit dans le temps, que la durée est sa matière première et que la répétition des sons a autant d'impact sur l'auditeur que leur intensité. Nous sommes boulevard Joseph Vallier, un matin d'octobre."</i></p> <p>- boulevard Vallier</p> <p>- passage du bus</p> <p>- flux de circulation intense</p> <p>- moment calme, bruits des chantiers voisins</p> <p>- reprise du flux, voiture infra-grave</p> <p>- 1^{ère} sirène</p> <p>- 2^{ème} sirène</p> <p>- stop</p>	<p>Le son des boulevards, état initial ou un jour ordinaire sous la pluie.</p> <p>Paysage à superpositions qui privilégie les sources sonores issues de la circulation à 95 %. L'alternance des vagues n'est finalement que rarement régulière et n'installe pas vraiment une périodicité pouvant servir de repère. En revanche, les premiers plans surenchérisent par rapport à un fond déjà élevé en intensité.</p>

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
10	<p>CHAVANT</p> <p>Face au carrefour Chavant, à l'angle Bistési/Jean Perrot.</p> <p><i>Stéréo : Ouest à gauche, Est à droite</i></p>	Vendredi 18/07/03 11h30	<p>00 : 00</p> <p>00 : 16</p> <p>00 : 20</p> <p>00 : 32</p> <p>00 : 43</p> <p>00 : 48</p> <p>00 : 52</p> <p>01 : 16</p> <p>01 : 34</p> <p>02 : 02</p> <p>02 : 12</p> <p>02 : 24</p> <p>02 : 47</p>	<p><i>"L'espace Chavant se présente comme un paysage multimodal typique. Le tram, les deux roues et les piétons prennent leur place dans les vagues automobiles rythmées par les feux de circulation et même si la présence humaine reste discrète au plan sonore, les créneaux existent pour recevoir ses expressions."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - passage du tram - cloche - mobylette - flux - calme - freins (x 2) - démarrage - sirène courte (x 2) - enfants au loin - démarrage - départ du tram + cloche - stop 	<p>Un paysage urbain composite. Un site multimodal de circulation urbaine.</p> <p>La vitesse étant ici réduite, apparaît plus nettement le principe des vagues sonores rythmées par les feux de circulation : montée, flux, décroissance, attente.</p> <p>A noter l'importance de la nature des sons : la sirène n'a pas besoin d'être très forte pour introduire une tension sur l'ensemble de la scène.</p> <p>Peu de voix ou de présences humaines dans ces espaces publics majoritairement occupés par les bruits issus de la circulation. Pourtant, un tel paysage laisse une place partielle mais réelle pour les activités sonores humaines, notamment collectives.</p>

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
11	<p>PARC MISTRAL PLUIE</p> <p>Parcours débutant au centre du parc Paul Mistral, contournant l'anneau de vitesse et débouchant sur le boulevard Clémenceau au niveau de l'ancienne patinoire.</p> <p><i>Stéréo à l'arrivée : Est à gauche, Ouest à droite</i></p>	Mercredi 29/10/03 8h45	<p>00 : 00</p> <p>00 : 30</p> <p>00 : 51</p> <p>01 : 04</p> <p>01 : 11</p> <p>01 : 24</p> <p>02 : 00</p> <p>02 : 25</p> <p>02 : 32</p> <p>02 : 45</p> <p>03 : 12</p>	<p><i>"A l'arrière de la Mairie de Grenoble, le parc Paul Mistral propose un paysage sonore qui relègue la circulation à l'horizon d'écoute. Le murmure de la ville ne se fait jamais totalement oublié mais devient relatif. Car contrairement à l'enregistrement qui retranscrit uniformément tous les sons captés, notre perception filtre les sons entendus et les organise jusqu'à parfois recomposer en imagination la situation vécue. Voici la traversée du parc Paul Mistral, un jour de pluie, jusqu'au boulevard Clémenceau."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ambiance pluie sous les arbres - gouttière des toilettes - oiseaux - l'espace se dégage, la ville au lointain - croisement d'autres marcheurs - au niveau de la tribune de l'anneau de vitesse (encore des oiseaux) - sur le boulevard, flux - creux de vague - remontée du flux - stop 	<p>De l'îlot protégé au boulevard.</p> <p>La pluie donne à la fois une unité et un premier plan à cette séquence. C'est le bruit de l'eau qui permet de saisir l'éloignement de la ville puis, restant constant, de prendre conscience de l'intensité progressive du boulevard.</p> <p>Derrière les aigus des gouttes et des oiseaux, le drone urbain ronronne en permanence et ne peut pas se faire oublier. Mais là où l'enregistrement le retranscrit sans filtre, notre perception peut l'atténuer jusqu'à le gommer totalement.</p>
12	<p>CAMPUS TERMINUS B</p> <p>Sur un banc du terminus de la ligne B du tram.</p> <p><i>Stéréo : Sud à gauche, Nord à droite</i></p>	Vendredi 18/07/03 12h05	<p>00 : 00</p> <p>00 : 14</p> <p>00 : 24</p> <p>00 : 35</p> <p>00 : 53</p> <p>01 : 12</p> <p>01 : 20</p> <p>01 : 40</p> <p>01 : 50</p>	<p><i>"Nous retrouvons un autre paysage sans voitures au terminus de la ligne B du tramway sur le campus. Cette situation met en évidence combien le calme est nécessaire pour que les corps et les voix humaines prennent leur place dans l'espace sonore public."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ambiance calme, voix - travaux - arrivée tram - attente + travaux - quelqu'un siffle - redémarrage du tram - retour au calme - stop 	<p>Un espace monomodal : le tram.</p> <p>Il faut beaucoup de calme pour que les voix et les corps prennent leur place dans l'espace sonore public.</p> <p>Ici, le tram rythme le temps et distribue les flux de passants, développant une extrême lisibilité du paysage et la sensation d'un confort de l'espace public.</p>

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
13	GIERES ACTIVITÉS	Vendredi 18/07/03	00 : 00	<i>"Dans la zone d'activités de Mayencin, à Gières, figurent deux systèmes différents de double-plans sonores liés à la circulation :</i>	2 systèmes de double-plans sonores : 1) A une intersection fréquentée, coexistent en permanence les passages rapides des véhicules et les moteurs en attente.
	Intersection rue de Mayencin / rue des Essarts.	12h10		<i>Le premier est typique des carrefours fréquentés qui juxtaposent les sons des passages rapides des véhicules et les sons des moteurs en attente tournant au ralenti. Nous sommes à l'intersection de la rue Mayencin et de la rue des Essarts."</i>	
	Rue de l'Etang face à la rocade surélevée.	12h15	00 : 20	- le carrefour	2) A proximité d'un grand axe, coexistent le drone relativement atténué et les passages de premier plan.
	<i>Stéréo : Nord à gauche, Sud à droite</i>		00 : 26	- attente du passage	
			00 : 39	- pneus crissant sur le sol chaud	
			00 : 50	- départ et arrivée de véhicules	
			01 : 14	- idem	
			01 : 29	<i>"Le second exemple de deux sources croisées est enregistré rue de l'Etang en contrebas de la rocade Sud. Ici, le drone atténué de la rocade sert de toile de fond aux passages de premier plan des véhicules de la rue."</i>	
			01 : 41	- rocade écoutée en contrebas	
			01 : 47	- passage en premier plan	
			02 : 05	- camion	
			02 : 13	- moto	
			02 : 25	- roulement futuriste sur la rocade	
		02 : 37	- stop		

TABLEAU 37 – ÉCOUTE DU CD-AUDIO (SUITE ET FIN)

N°	LIEU	DATE		EVENEMENTS SONORES	OBSERVATIONS
15	SMH PLACE GRAPPE Sur un banc de la place. <i>Stéréo : Nord à gauche, Sud à droite</i>	Vendredi 18/07/03 13h30	00 : 00	<i>"Les paysages sonores ne sont pas tous singuliers. Bon nombre appartiennent à des catégories génériques et sont relativement interchangeableables, du moins pour des oreilles extérieures à la vie locale. Comme cette situation urbaine paisible où le passage d'un avion est encore un événement. Nous sommes à Saint Martin d'Hères, place Etienne Grappe, au futur terminus de la ligne C."</i>	Un paysage individualisé. Sans doute banale, cette ambiance pourrait appartenir à plein de lieux différents. Pourtant, chacun de ses éléments semble autonome, comme autant de personnages traversant le même plateau de théâtre. Pour les usagers, cette apparente banalité recouvre les détails, les couleurs et les prénoms de leur vie quotidienne.
			00 : 21	- bruits quasi individualisés des véhicules + avion	
			00 : 58	- l'ambiance se calme	
			01 : 12	- passage d'un camion + bruits de chaussée	
			01 : 42	- stop	
16	SMH TERRASSE MAIRIE Croisement de l'avenue Ambroise Croizat et de l'avenue Benoît Frachon, angle opposé à la mairie. Les tables du restaurant sont disposées sur le trottoir, côté avenue Benoît Frachon. <i>Stéréo : Nord à gauche, Sud à droite</i>	Vendredi 18/07/03 13h20	00 : 00	<i>"Comme un scénario né de l'imagination d'un auteur, cette dernière séquence illustre la cohabitation de deux mondes sonores, celui des clients d'un restaurant en terrasse et celui des véhicules passant le long du trottoir. Bien entendu le consommateur qui commande son café liégeois et le chauffeur du camion qui noie la terrasse sous son vacarme sont une seule et même personne; mais à deux moments différents. Nous sommes au restaurant Belledonne face à la Mairie de Saint Martin d'Hères, avenue Ambroise Croizat. Il est 13h15."</i>	Court-métrage : le café liégeois. Comme un scénario intentionnel, cet enregistrement illustre la cohabitation entre deux mondes sonores, celui des clients d'un restaurant en terrasse et celui des conducteurs de véhicules. Bien entendu ce sont les mêmes personnes à deux moments différents. Ici encore, le magnétophone ne filtre pas comme notre écoute et témoigne brutalement des réalités acoustiques. Cette séquence met en scène clairement trois grandes catégories d'éléments sonores composant un paysage : le fonds (drone, circulation...), les ambiances (jeux d'enfants, pas, jeux de boules, oiseaux...) et les signaux (fontaine, cloche, klaxon, voix...)
			00 : 28	- circulation + conversations + ambiance restaurant	
			01 : 02	- "qu'est-ce que j'te mets en dessert, café liégeois ?"	
			01 : 22	- démarrage aux feux (et freins des autres)	
			01 : 45	- un "camion liégeois" comme dessert ?	
			01 : 57	- avertisseur proche	
			02 : 11	- stop	

Chapitre 10. Les images et identités des séquences urbaines traversées

TABLEAU 38 – SEYSSINS – PERCEPTION / IDENTITÉ

1	<p>SEYSSINS</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Le Prisme Av de Grenoble Rue du Dauphiné Av Louis Armand</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 18</p>	<p>LE "BOUT DE LA CHAÎNE HABITÉE"</p> <p><i>* Une périphérie de confort.</i> <i>* Un équilibre ville/nature.</i> <i>* Une vie locale effective.</i> <i>* Une situation à préserver.</i></p> <p>DOMINANTES - "On laisse la grosse ville à partir du pont de Catane, c'est plus calme, plus vert, on respire mieux." - ""Une ville à la campagne" dit le slogan municipal." - "C'est une petite ville qui vit, pas le grand boom et pas non plus le cimetière."</p> <p>SITUATION - "On est au bout de la chaîne habitée. Tout près de la ville sans y être." - "On est bien placé. On est tout de suite dans le Vercors. On a accès facilement au centre-ville. On a tout de suite un environnement qui est agréable." - "C'est une périphérie du centre-ville, un peu excentrée, un peu en altitude, un peu en-dehors."</p> <p>LE QUARTIER - "L'été, c'est un peu le désert."</p> <p>LES SERVICES - "Intermarché et Espace fraîcheur, ce sont deux magasins sensationnels." - "Il y a beaucoup de festivités au Prisme, beaucoup d'animations, beaucoup d'activités sportives sur Seyssins." - "Il y a une grande qualité du système scolaire, la proximité des commerces, du centre-ville, tout en étant tranquille."</p> <p>LA COMMUNE - "C'est une bonne ville, Seyssins." - "Si on dit qu'on habite à Seyssins, on se fait prendre pour un bourge. Ce sont les petites maisons dans la pente qui donnent cette image." - "Les gens disent que c'est une ville de riches parce qu'ils ne parlent pas de la plaine." - "On voudrait pas que ça se peuple plus. C'est bien habité, des gens très polis, pas trop de dégradations, seulement quelques tags."</p> <p>COMPARAISONS - "Seyssinet, y'a plus d'immeubles, c'est plus mélangé. Seyssins est un peu plus riche." - "Seyssinet avait la réputation d'une cité-dortoir. Ça a changé." - "Dans la plaine, beaucoup ne voient pas la délimitation des 2 communes (Seyssins et Seyssinet)."</p>
----------	--	---

**TABLEAU 39 – SEYSSINET Résidences –
PERCEPTION / IDENTITÉ**

2	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET RESIDENTIEL</p> <p><i>Longueur :</i> 600 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 9</p>	<p>UNE PÉRIPHÉRIE TRANQUILLE</p> <p><i>* Qualité des services et de la vie locale.</i> <i>* Bon cadre et bonne réputation.</i></p> <p>DOMINANTES - "On est pas vraiment dans la ville mais on a toutes les commodités, au niveau commerces. - Il y a un bon cadre et une bonne réputation. Y a pas de critiques à faire."</p> <p>LE QUARTIER - "C'est un quartier tranquille. Il y a une bonne ambiance, beaucoup de solidarité. Beaucoup de gens veulent venir ici. Même les jeunes, ils sont bien."</p> <p>LES SERVICES - "Bien servie pour les sports." - "Il y a beaucoup d'échanges entre Seyssins et Seyssinet. Par exemple, beaucoup de gens viennent de Seyssins à la bibliothèque de Seyssinet, ou à la piscine ; et moi, j'ai des activités au Prisme." - "Le dimanche, c'est mortel. Même Grenoble est mortel le dimanche."</p> <p>LA COMMUNE - "C'est très sympa, tout le monde se connaît. J'arrive à connaître le Maire, tous les commerçants. Il y a une sociabilité, les vieux avec les jeunes." - "L'image de Seyssinet est bonne : espaces verts, parcs, moyens de transport."</p> <p>COMPARAISONS - "Seyssins est quand même plus bourgeois que Seyssinet."</p> <p>LA SÉCURITÉ - "C'est recherché. On a pas de délinquance et on a la proximité de Grenoble."</p>
----------	--	---

**TABLEAU 40 – SEYSSINET Activités –
PERCEPTION / IDENTITÉ**

3	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET- ACTIVITES</p> <p><i>Longueur :</i> 500 m</p> <p><i>Localisation :</i> Av Victor Hugo</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 11</p>	<p>UN CENTRE COMMERCIAL DE PROXIMITÉ</p> <p>* Un espace relié à la nature et aux montagnes. * Des services de quartier.</p> <p>DOMINANTES - "C'est une banlieue calme sans être tristounette."</p> <p>SITUATION - "Quand je dis que j'habite à Seyssinet, on me dit que c'est paumé." - "On est au pied des montagnes, c'est aéré, on respire bien. Il y a le bois des Vouillands." - "On est près de la montagne, de la nature et puis je suis originaire d'ici, alors..."</p> <p>LE QUARTIER - "Vers la Fauconnière, il y a un endroit pour les jeunes. Ils vont y boire de la bière ou autre chose." - "Il y a parfois quelques groupes de jeunes pas toujours très agréables sur le parking." - "La Fauconnière a bien arrangé le quartier. Avant on passait le pont en venant de Grenoble et il n'y avait pratiquement plus rien."</p> <p>LES SERVICES - "On a tout sur place."</p> <p>LA COMMUNE - "C'est tranquille, c'est bien réputé. On le voit au niveau du prix des logements, ça a vachement augmenté. Seyssins est encore plus coté, sûrement à cause de la qualité des logements."</p> <p>COMPARAISONS - "Par rapport à Fontaine, il y a plus de verdure, plus d'espaces verts, ça fait plus aéré."</p>
----------	--	---

TABLEAU 41 – SEYSSINET Mairie – PERCEPTION / IDENTITÉ

4	<p>SEYSSINET</p> <p><i>Secteur :</i> SEYSSINET MAIRIE</p> <p><i>Longueur :</i> 300 m</p> <p><i>Localisation :</i> Bvd Desaire Pont de Catane</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 10</p>	<p>UNE "MI-VILLE"</p> <p><i>* Bonne situation géographique entre nature et ville.</i> <i>* Importance de la vie locale.</i> <i>* Entre Seyssins le village et Fontaine la banlieue.</i></p> <p>DOMINANTES - "C'est une petite ville tranquille, pas loin de la ville, même juste à côté, bien placé au niveau transports. Tranquille jusqu'à présent..." - "Pas vraiment ville, pas vraiment campagne. Pas mal de maisons, des immeubles pas trop hauts, proche de Grenoble... Une mi-ville."</p> <p>SITUATION - "On est à côté de la montagne avec un panorama intéressant. En un quart d'heure on peut monter en altitude et on a juste le Drac à traverser pour arriver sur Grenoble, avec des TC suffisamment commodes pour ne pas avoir besoin de sa voiture."</p> <p>LE QUARTIER - "Ici c'est pas anonyme et individuel comme en ville, on communique, il y a beaucoup d'activités."</p> <p>LES SERVICES - "C'est vivant la semaine mais le samedi et le dimanche, c'est mort, désert, tristounet."</p> <p>LA COMMUNE - "C'est une commune qui est bien gérée, ça se voit au niveau des impôts locaux. Pas trop élevés. C'est bien mené, c'est bien tenu." - "Seyssinet, c'est comme la municipalité, très proche de l'habitant, très village."</p> <p>COMPARAISONS - "Seyssins est plus chaleureux, ça fait plus village, les maisons sont plus regroupées ; il y a aussi une meilleure ambiance. Mais sinon, Seyssinet a une bonne réputation et c'est agréable d'y vivre." - "Il y a beaucoup plus de délinquance à Fontaine." - "Avec Fontaine, il y a un grand écart, une barrière, un gouffre, à tous les niveaux, qualité de vie, relationnel, sportif."</p>
---	--	--

TABLEAU 42 – GRENOBLE Catane – PERCEPTION / IDENTITÉ

5	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : PLACE DE CATANE</p> <p>Longueur : 300 m</p> <p>Localisation : Pont de Catane Ampère-Vallier</p> <p>Nombre d'entretiens : 26</p>	<p>UNE PORTE DE VILLE MONOPOLISÉE PAR LA CIRCULATION</p> <p><i>* C'est un lieu d'échange fort en termes de flux, une porte de la ville.</i></p> <p><i>* Pour certains de ses habitants, cet espace, rattaché aux Grands Boulevards, est vécu comme un authentique quartier.</i></p> <p><i>* Pour d'autres qui rattachent cet espace aux axes de circulation automobile, son rôle de nœud routier efface toutes les autres fonctions urbaines.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "On connaît à peu près tout le monde, on se voit aux AG." - "C'est pas un quartier pour moi, plutôt un axe routier. Il n'y a pas de vie de quartier." - "Je voudrais pas habiter ici. (à ce carrefour). On dit que Grenoble est pollué mais moi, quand je reviens de Paris, je me dis : je respire !" - "Bien sûr c'est très bruyant mais avec la rivière et les montagnes, c'est très beau." <p>SITUATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - "J'ai l'impression d'être au centre-ville sans être au centre-ville. C'est bien, un peu écartée du centre mais tout à proximité. Je suis pas perdue, je suis pas à la campagne." <p>LE QUARTIER</p> <ul style="list-style-type: none"> - "C'est le quartier des Boulevards, très agréable, très sympa, très bruyant." - "Le quartier est un peu froid, trop bétonné." - "Le quartier est très anonyme, sans particularités. C'est un quartier assez neutre où je ne me sens pas loin du centre-ville." - "On fait partie des Eaux Claires." <p>LES SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ce quartier est très bien situé parce que tout est à disposition : les commerces, même ouverts tard le soir, la rocade. Ouais, le quartier est impeccable." - "Avec le bus devant et tous les commerces aux alentours, c'est un bon quartier." - "Le parc est pratique quand on a un chien." <p>COMPARAISONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - "C'est assez triste. Y'a pas de magasins, Y a beaucoup de véhicules en stationnement. J'aime mieux passer par Abbé Grégoire et par le pont du Cours Berriat. pour traverser (à pied)."
----------	---	--

TABLEAU 43 – GRENOBLE Boulevards – PERCEPTION / IDENTITÉ

6	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : BVD VALLIER BVD FOCH</p> <p>Longueur : 2 200 m</p> <p>Localisation : BvdJoseph Vallier Bvd Mal Foch Place Gustave Rivet Bvd Mal Joffre</p> <p>Nombre d'entretiens : 65</p>	<p>UNE AUTOROUTE URBAINE A TRAVERS UN QUARTIER DE PREMIÈRE COURONNE.</p> <p><i>* Axe routier ou quartier, les deux perceptions coexistent pleinement au long des boulevards.</i></p> <p><i>* Le sentiment d'un quartier varie en fonction de sa représentation territoriale : plus il est considéré dans son épaisseur (de Saint Bruno aux Eaux Claires, l'un, l'autre ou les deux à la fois), plus il gagne en nuances et en qualité de vie. Réduit à l'axe du trafic, l'espace est perçu comme particulièrement ingrat.</i></p> <p><i>* L'offre de services le situe derrière le centre-ville mais dans son immédiate proximité.</i></p> <p><i>* L'avenir de cet espace dépend directement de l'aménagement du tram dont on souhaite qu'il vitalise les fonctions de quartier.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "On est proche du centre, on est pas au centre mais on ne se considère quand même pas de la banlieue."</p> <p>- "C'est vraiment le quartier des Grands Boulevards avec toutes les nuisances que cela implique. Le cœur des Grands Boulevards. C'est une autoroute urbaine, fort désagréable par le bruit et une véritable frontière entre nous et les gens qui sont en face de nous. Alors, l'avenir, évidemment, il est fonction de la troisième ligne du tram..."</p> <p>SITUATION</p> <p>- "On commence à être dans la périphérie. D'ailleurs le périphérique est à côté. C'est le début de l'extérieur."</p> <p>- "On se sent à l'extérieur du centre-ville."</p> <p>- "On est à deux pas du centre-ville et il y a à peu près tout sur place. Le quartier va de Saint Bruno aux Eaux Claires."</p> <p>- "Le quartier des Eaux Claires est comme un petit village et le boulevard en fait partie."</p> <p>- "Moi je suis bien aux Eaux Claires et je viens le moins possible sur le boulevard."</p> <p>- "Ce quartier est plutôt en dehors du centre mais il est sur le premier axe de Grenoble."</p> <p>- "Il est plutôt en retrait mais c'est pas un problème. Il y a les bus et on peut aller à pied de partout."</p> <p>- "C'est le quartier de la Libération."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "Moi j'y vis très bien dans ce quartier. Je l'aime bien. L'estacade, le marché, Saint Bruno... Ça fait partie du quartier."</p> <p>- "Au niveau commodités, ce quartier présente beaucoup d'avantages mais la propreté des rues est dégoûtante. Je languis que le tramway se fasse parce que je pense vraiment que ça va améliorer le quartier."</p> <p>- "C'est un quartier très animé et où je vis très bien."</p> <p>- "C'est un coin qu'on aime bien malgré le trafic qu'il y a. Mes parents ont résidé dans ce quartier."</p> <p>- "C'est un quartier qui a vieilli. Les co-propriétaires ont tous 80 ans. Mais il y a une autoroute qui passe devant. Le centre-ville pour nous c'est pas loin, 20 minutes à pied. Le boulevard est une barrière. Même les commerçants ne traversent pas d'un côté à l'autre. Chacun reste de son côté."</p> <p>- "Le quartier est chaud, sympathique. Je le trouve agréable à vivre, pas trop dérangent au niveau sonore. Je vais promener mon chien de l'autre côté de la voie ferrée."</p> <p>- "Ici, c'est Foch, un quartier bruyant mais agréable. Des gens modestes, populaires. On est ni en plein centre, ni complètement excentré. Les loyers sont encore pas trop élevés sur cette bande-là. Tout le boulevard Foch va prendre une valeur incroyable avec le tram."</p> <p>- "Les immeubles sont pas vieux vieux, mais ils ne sont pas modernes non plus. On est à l'extérieur du centre. Le centre, c'est la place Victor Hugo."</p> <p>- "Le quartier meurt tout doucement. Pourquoi détruire le pont ?"</p> <p>- "C'est pas un quartier. La rue de Stalingrad était un quartier. Elle ne l'est plus. Les commerces ferment.. Parce que les boulevards sont devenus une cité-dortoir traversée par une autoroute."</p>
---	--	--

	<p>LES SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Il y a tout autour de Saint-Jean, l'église, les médecins et les commerces. Mais le centre-ville est quand même plus gai. Ici il n'y a pas de restaurant." - "Y'a pas vraiment de notion de quartier ici mais ça me plaît. C'est bien desservi, c'est bien situé." - "J'adore le marché de l'Aigle. J'y suis très fidèle." - "Tout est à proximité : pizza, MacDo, trucs vidéo, des boîtes, les TC, pour les étudiants, c'est génial." <p>COMPARAISONS</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Saint Bruno fait partie du centre." - "Je crois que c'est un boulevard pas un quartier. C'est une autoroute. Y'a pas de gens qui restent devant les allées comme à Villeneuve, Teisseire ou Mistral." - "Saint Bruno et ici c'est très différent. Saint Bruno bouge tout le temps, il y a du monde sur les trottoirs. Ici c'est calme, il y a des anciens, des habitués qui sont assez sympas." - "La Capuche c'est un quartier, on peut jouer aux boules. Ici..." <p>LA SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Ici, c'est le pire que j'ai jamais connu. C'est pas un quartier très sûr : il y a eu le bar méditerranéen et la station-service : braquages." - "Je sais bien qu'il y a eu un mort mais c'est un quartier comme les autres."
--	---

TABLEAU 44 – GRENOBLE Mistral Mairie – PERCEPTION / IDENTITÉ

7	<p>GRENOBLE</p> <p>Secteur : PARC MISTRAL BVD JEAN PAIN</p> <p>Longueur : 1 000 m</p> <p>Localisation : Place Pasteur Parc Paul Mistral Bvd Jean Pain Av de Valmy Av Jules Flandrin</p> <p>Nombre d'entretiens : 26</p>	<p>LA BORDURE : UN ESPACE VERT ET DES ADMINISTRATIONS</p> <p><i>* De par la spécificité du parc et la nature des bâtiments, cet espace n'est pas perçu comme un quartier mais comme une zone interface entre différents quartiers.</i></p> <p><i>* Selon la fréquentation que l'on a du parc, il s'agit d'une interface de jonction ou de séparation.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "Le quartier Hoche est à part. Ici on est à la limite de différents quartiers. Il n'y a pas de vie locale, que des voitures, 2 hôtels et quelques commerçants. Il manque des commerçants ici, comme cours Berriat."</p> <p>- "C'est pas un quartier, c'est avant tout le parc de la ville, c'est un espace vert privilégié, le poumon de notre ville !"</p> <p>- "Le parc est un peu le lien entre les différents quartiers. C'est plein d'aires de jeux, y a des animaux, c'est bien pour promener les enfants. Un peu de verdure en pleine ville."</p> <p>SITUATION</p> <p>- "Ici (<i>place Pasteur</i>) on est en centre-ville."</p> <p>- "Ici c'est le centre-ville, les Boulevards. C'est sur la page centrale du plan. C'est un quartier qui a de l'avenir, avec la rénovation de la caserne de Bonne."</p> <p>- "On est en bordure du centre et de la sortie de Grenoble."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "Le parc et le quartier Hoche sont assez sympas."</p> <p>- "Le quartier n'est pas très beau, un peu gris. C'est bien mélangé, il y a de tout."</p> <p>- "On est plutôt dans un parc pas dans un quartier. Le quartier est plutôt de l'autre côté, vers la Préfecture, pas vers la Mairie. On est pas au centre-ville ici, le centre-ville c'est la place Grenette."</p> <p>- "C'est pas un quartier, il n'y a pas d'habitation, pas de commerces. C'est pas un endroit bien attirant. Que des immeubles administratifs."</p> <p>- "La Mairie est grise et triste. Elle était d'avant-garde au moment des Jeux Olympiques. Au moment des JO, Grenoble est devenu une ville."</p> <p>- "On a un beau parc, c'est bien de faire un nouveau stade. Je suis supporter du GF 38. Mais on aurait pu le mettre à l'extérieur."</p> <p>- "Ce quartier (<i>Clémenceau</i>) est très calme. La clientèle est très correcte (<i>pizzeria</i>). Y a très peu d'immigrés, peu de racailles. Avec le stade, j'aurais un peu plus de monde. C'est pas tout à fait un quartier comme l'Abbaye ou Mistral. On est aux marges du centre-ville, Y a pas de HLM. C'est Bir-Hakeim, Jean Moulin..."</p> <p>- "C'est un très bon quartier, Clémenceau, l'ancienne patinoire, l'anneau de vitesse. On a pas mal de commodités, pas loin du centre-ville, le bus à proximité, le tram pas loin. On va facilement en ville ou aux alentours."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "Le parc Hoche est très beau, très aéré, sans trop de délinquance. J'espère qu'ils vont faire pareil avec la caserne de Bonne."</p> <p>- "La végétation du parc est très plaisante. L'avantage avec le parc en lui-même c'est qu'on se trouve à proximité de tout plein de commerces."</p> <p>- "J'aime les arbres du parc."</p> <p>- "Je suis entré une fois dans le parc pour faire des photos pendant un mariage."</p> <p>- "Ici c'est pas un centre commercial, c'est un centre administratif alors pour se balader, se promener, c'est très bien."</p> <p>ARCHITECTURE</p> <p>- "Le cinéma Chavant casse au milieu des vieux immeubles."</p>
---	--	---

TABLEAU 45 – St MARTIN D'HÈRES Péri – PERCEPTION / IDENTITÉ

8	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : GABRIEL PÉRI</p> <p>Longueur : 1 200 m</p> <p>Localisation : Av Gabriel Péri</p> <p>Nombre d'entretiens : 20</p>	<p>LE QUARTIER DE L'AVENUE</p> <p><i>* Paradoxalement en regard de l'image du lieu liée aux déplacements, un quartier inattendu apparaît ici.</i></p> <p><i>* En proposant des services commerciaux étendus et aussi un espace public piétonnier, le centre Géant et les commerces des rues annexes offrent une alternative à la domination de la fonction trafic.</i></p> <p><i>* La largeur des espaces est ici positive, comme une aération de la ville et une ouverture sur le cadre naturel.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "C'est pas superbe ici, les immeubles sont bien laids, des grandes barres, mais c'est assez pratique comme quartier finalement. On est pas si loin du centre de Grenoble, en bus, en tram ou en vélo. C'est un quartier très mélangé. Ce sont les contrastes de Grenoble : une montagne vraiment superbe et un truc hideux devant !"</p> <p>- "C'est un quartier sympa parce que tout est accessible. Et c'est bien desservi."</p> <p>SITUATION</p> <p>- "Le paysage du quartier pour moi, c'est la chaîne de Belledonne."</p> <p>- "Le grand repère pour situer le quartier, c'est de parler du domaine universitaire ou de Géant."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "On a un petit centre ici avec tous les commerces. Sauf une poissonnerie. C'est un quartier tranquille de SMH où il fait bon vivre. On a une vue splendide aux alentours et c'est plaisant d'y habiter. Il y a un mélange, des retraités, des gens qui travaillent, des vieux, des jeunes, des italiens, des portugais, peu d'arabes, des arabes évolués, dans la cinquantaine."</p> <p>- "C'est un quartier qui est vivant, sauf le dimanche, c'est mort."</p> <p>- "C'est un quartier paisible qui en vaut un autre."</p> <p>- "Les espaces sont très grands, ça reste très vivable. Le week-end c'est la campagne. C'est un des quartiers les plus sympathiques de SMH. Il est assez cher, plutôt classe moyenne. (côté <i>Taillées</i>)"</p> <p>- "C'est un quartier de passage parce que c'est une route nationale alors tout le monde passe. Il y a beaucoup d'activités, une MJC très dynamique."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "C'est un quartier où il y a tout ce qu'on veut, même la clinique et les médecins. Un quartier très animé, vif, qui permet de vivre la ville et la campagne par la proximité du campus. A pied ou en vélo le long de la digue de l'Isère, vous faites 15 km au milieu des champs et des cultures. Vous rentrez, vous avez l'impression d'avoir fait une belle promenade en campagne, alors que vous êtes en pleine ville !"</p> <p>- "Ce quartier est très sympa. On trouve de tout dans le centre commercial."</p> <p>- "L'endroit est parfait pour les services de première nécessité."</p> <p>LA COMMUNE</p> <p>- "Il y a beaucoup de nationalités à SMH. En plus, avec le campus..."</p> <p>- "Je ne sais pas exactement où SMH finit..."</p> <p>COMPARAISONS</p> <p>- "Je n'ai pas le sentiment d'appartenir à un quartier. Pour moi, Grenoble et son agglomération, c'est chez moi, donc je me sens à l'aise partout."</p>
---	--	---

TABLEAU 46 – St MARTIN D'HÈRES Campus – PERCEPTION / IDENTITÉ

<p>9 et 10</p>	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : CAMPUS</p> <p>Longueur : 2 100 m</p> <p>Localisation : Av du Doyen Weil Rue de la Houille blanche Av de la Bibliothèque Terminus B actuel Traversée du parc Condillac</p> <p>Nombre d'entretiens : 38</p>	<p>UNE PARENTHÈSE DANS LA VILLE ET DANS LA VIE</p> <p><i>* La spécialisation du campus comme espace et comme domaine d'activités le qualifie fondamentalement. Toute ouverture comme tout changement de règle du jeu modifieraient radicalement son ambiance. On ne peut vouloir au même endroit la retraite du campus et l'agitation de la ville.</i></p> <p><i>* Les difficultés liées à son repérage font partie des rites d'initiation.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "C'est un cadre de vie agréable, assez isolé, plein d'espaces verts. On s'y sent plus tranquille qu'en ville." - "Le campus fait un grand espace vert dans la ville mais ils n'arrêtent pas de le bétonner. Pourtant les gens l'apprécient beaucoup le week-end pour s'y promener."</p> <p>SITUATION</p> <p>- "Le campus, c'est un peu une ville dans la ville."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "C'est agréable, c'est convivial, c'est spacieux. C'est très mélangé, international. C'est hétérogène, riche." - "C'est un peu mort et triste. Il y a des mares gigantesques partout, c'est un gros problème. A pied, on patauge." - "Le campus est laid et on arrive pas à se repérer. Heureusement qu'il y a les montagnes !" - "C'est vert, c'est bien, c'est grand mais, c'est logique, il y a du monde qui y vit. Il faut de la surface pour un campus." - "C'est grand, c'est trop compliqué, on arrive pas à s'y retrouver. Mais au bout d'un mois, ça allait." - "Ce qui est bien c'est qu'il est grand avec beaucoup de gens très différents, des manifestations, des concerts. Mais il est trop boueux !" - "C'est sympa, c'est convivial. Il y a des espaces verts. Mais le dimanche, c'est paumé, il n'y a rien, aucune activité." - "On ne peut pas s'allonger sur la pelouse l'été parce que c'est marécageux." - "Le paysage est magnifique. On a un super environnement. C'est un lieu à part parce que ce que l'on y fait est quand même relativement à part : pas commerçant, pas d'habitations en dehors des résidences, pas de vie le soir."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "Ce qui manque ici, c'est la confrontation avec d'autres types de personnes, d'autres populations. Il n'y a pas de vie extérieure à la vie universitaire, pas de librairie, de vie culturelle, de cinéma... Le soir, il y a un climat d'insécurité important."</p> <p>COMPARAISONS</p> <p>- "C'est agréable de ne pas avoir un immeuble devant ses fenêtres. Il y a une ambiance à part. C'est une petite ville dans la ville. On se sent bien sur le campus. C'est pas oppressant comme au centre ville où on voit plein de monde courir, entassés les uns sur les autres comme sur la place Grenette. Y a pas mal d'espaces verts et comme il y a beaucoup d'étudiants, c'est quand même une ambiance sympathique."</p>
------------------------	---	---

TABLEAU 47 – St MARTIN D'HÈRES La Plaine – PERCEPTION / IDENTITÉ

14	<p>SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : LA PLAINE</p> <p>Longueur : 600 m</p> <p>Localisation : Piste cyclable Lotissement Chanas</p> <p>Nombre d'entretiens : 16</p>	<p>DES CHAMPS DANS LA VILLE</p> <p><i>* Proximité de la nature.</i> <i>* Convivialité du quartier.</i> <i>* Lien avec l'ensemble de la commune.</i></p> <p>DOMINANTES - Pour décrire mon quartier, j'ai l'habitude de dire que j'habite une petite enclave de petites maisons même s'il y a des immeubles et je parle des champs derrière parce que je trouve que c'est un bonheur et aussi des pistes cyclables... et surtout du calme."</p> <p>SITUATION - "C'est un peu décousu SMH, non ?" - "J'adore ce coin parce qu'il y a une étendue, on voit les montagnes, on a pas l'impression d'être étouffé." - "Le matin quand je me lève je vois cette chaîne de Belledonne qui n'est jamais la même, c'est magnifique. D'ailleurs je n'ai pas mis de rideau devant cette fenêtre parce que c'est un tableau magnifique. Et tant pis pour les 4 étages sans ascenseur !"</p> <p>LE QUARTIER - "C'est un petit coin de campagne ce quartier. A Grenoble ce sont des parcs agencés, ici c'est un peu le côté sauvage." - "C'est un quartier agréable, sympathique. Les gens se parlent beaucoup. Quand il fait beau, on est beaucoup dans la rue à discuter. Il y a une vie collective, les hommes bricolent, les garages sont ouverts, on voit les uns chez les autres." - "Si on veut aller se balader au Murier, on peut partir de là et c'est ça qui est agréable, mais se balader par ici, non."</p> <p>LES SERVICES - "On a tout sous la main à SMH."</p> <p>LA COMMUNE - "C'est hyper positif pour moi SMH. C'est pas moi qui dirais du mal de cette ville. J'y suis née, je m'y sens très bien. A Champ Berton c'est hyper convivial. Je me sens tout à fait en ville." - "Culturellement, c'est une ville riche. Il y a l'Heure bleue et différentes MJC, un carnaval..." - "A SMH, chaque quartier a son existence et se suffit presque à lui-même. Quand j'habitais au village, je venais pas ici. Comme chaque quartier a sa MJC, les activités se font sur le quartier." - "A SMH, il y a beaucoup d'hétérogénéité. C'est une juxtaposition de petits îlots qui n'ont pas de lien entre eux." - "SMH c'est l'endroit le plus bas de toute la région. On est réputé pour avoir une bonne pollution." - "C'est la banlieue, c'est pas la ville ici. C'est une petite commune."</p> <p>LA SÉCURITÉ - "On est dans un quartier plaisant, avec des maisons autour. On se sent pas vraiment en ville parce qu'il y a pas de commerces. Et on s'est fait piquer notre voiture à peine arrivés. On est plutôt dans de la zone. Mais c'est quand même vert autour." - "J'ai une villa ici. Il n'y a jamais eu de problème de sécurité. Chez les voisins non plus."</p>
----	---	--

TABLEAU 48 – St MARTIN D'HÈRES Renaudie – PERCEPTION / IDENTITÉ

<p>13 SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> CENTRE RENAUDIE</p> <p><i>Longueur :</i> 200 m</p> <p><i>Localisation :</i> Place Etienne Grappe Rue Henri Wallon Rue de L'Essartie</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 22</p>	<p>UNE PIÈCE DU PUZZLE MARTINÉROIS</p> <p><i>* Plus que les autres communes SMH se définit par ses habitants autant que par ses espaces.</i></p> <p><i>* Les quartiers prennent d'autant plus d'importance qu'ils vivent dans une certaine autonomie les uns par rapport aux autres.</i></p> <p><i>* La Croix-Rouge reste la référence en terme de centralité.</i></p> <p>DOMINANTES SITUATION</p> <p>- "On est pas loin des collines, c'est encore la nature. C'est ni la campagne, ni la ville. C'est une ville agréable avec beaucoup d'activités."</p> <p>- "Pour moi SMH est un peu une ville dortoir en fait ; on vient, on part, si on veut aller à la ville, on va à Grenoble. SMH c'est juste pour y vivre."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "Le quartier est calme. Pour moi, c'est la priorité."</p> <p>- "Les gens jettent tout en dehors des poubelles."</p> <p>- "Ce quartier est un brassage de population intéressant avec beaucoup de jeunes puisque la réalité de SMH, c'est une population jeune. C'est pas un ghetto d'une population issue de l'immigration comme Champ Berton."</p> <p>- "La vie se fait bien par lieux, par quartiers. Les gens s'identifient de quartier à quartier. Ce sont les petits commerces qui donnent sa dimension à un quartier. Même le petit Leclerc contribue à faire un peu village ici."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "Il manque des cinémas et des boites à SMH. Le ciné d'Ambroise Croizat, il passe des films pas intéressants."</p> <p>- "Il manque un équipement culturel ouvert ici le week-end pour les habitants."</p> <p>LA COMMUNE</p> <p>- "Le centre de SMH ce serait plutôt la Croix Rouge, l'usine Brun, c'est plus commercial qu'ici."</p> <p>- "C'est l'ancien centre-ville le vrai centre, autour de la Mairie et de Géant, pas Renaudie. Mais ici il y a beaucoup d'espaces, c'est agréable de se promener."</p> <p>- "Les aspects positifs c'est au niveau social,, le mouvement culturel, la vie de quartier, la vie associative, la vie politique, ça correspond à ce que je cherche."</p> <p>- "Avec une ville aussi éclatée, c'est bien qu'il y ait des espaces un peu anarchiques pour pouvoir s'y balader."</p> <p>- "On dit que le centre est ici, mais si on parle d'activités économiques c'est plutôt Ambroise Croizat."</p> <p>- "Le paysage était très agricole et maintenant c'est tout à fait une ville moderne. Ça fait un peu banlieue. On se sent un peu en-dehors de la ville. Il n'y a pas assez de commerces, pas assez d'animations."</p> <p>- "Le centre ? je dirais là où il y a la Mairie, mais c'est peut-être pas le centre ?"</p> <p>ARCHITECTURE</p> <p>- "Le centre-ville (<i>Renaudie</i>) il est horrible. Les maisons en chalet (<i>La Cerisaie</i>), ça passe encore mais là, il faut qu'on arrête de nous mettre des trucs bizarres. Parce que le centre-ville pour y habiter c'est pas la joie."</p> <p>- "A part ce quartier triangulaire, ça va."</p> <p>- "C'est un quartier tout à fait remarquable par son architecture. Très novatrice. Mais l'isolation est mal faite, on consomme beaucoup plus de chauffage qu'il en faudrait à cause de ça."</p> <p>- "Mon quartier je le pratique pas trop. Les maisons en triangle. Si je veux me dépayser, je vais me promener dans mon quartier. C'est un peu dur comme paysage et ça manque de couleur et de végétation. C'est assez triste ce béton."</p> <p>- "Apparemment le quartier n'a pas très bonne réputation. Je ne sais pas si ça vient de la construction (<i>Renaudie</i>). Les maisons de bois non plus, je ne trouve pas ça très joli (<i>La Cerisaie</i>)."</p> <p>- "Les terrasses de Renaudie fuient. On ne peut plus mettre de verdure, il y a des fissures."</p>
--	---

		<p>LA SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Il y a beaucoup de casse ici. Alors qu'on est pas des gens riches. On ne peut pourtant pas mettre un gendarme derrière chaque citoyen." - "Moi le soir je suis autant en sécurité que la journée. Bien sûr il y a des problèmes, mais ça dépend aussi beaucoup du rapport qu'on a aux autres, de l'image, du respect." - "Y a un parc derrière. Les jeunes y vont pour boire et fumer leurs pétards. Ceux qui veulent promener leurs enfants râlent. C'est plus un espace commun. Beaucoup de locataires ne connaissent pas le quartier. Ils se blindent chez eux. Alors que c'est pas la réalité." - "Vu qu'on a tous la même condition sociale, on ne s'oppose pas entre maghrébins, italiens, portugais. Ça brasse mais y a pas d'opposition violente concernant les races. Beaucoup moins qu'à la Villeneuve."
--	--	--

**TABLEAU 49 – St MARTIN D'HÈRES Croix Rouge –
PERCEPTION / IDENTITÉ**

<p>15 SAINT-MARTIN D'HÈRES</p> <p>Secteur : LA CROIX ROUGE</p> <p>Longueur : 1 000 m</p> <p>Localisation : Av Benoît Frachon Av Gabriel Péri</p> <p>Nombre d'entretiens : 41</p>	<p>UNE VILLE A L'ECHELLE HUMAINE</p> <p><i>* Le cadre naturel est très présent dans la perception.</i> <i>* L'ouverture et le dégagement des espaces sont l'une des grandes qualités de la ville.</i> <i>* La vie locale, sociale et culturelle est un ciment fort de l'urbanité.</i> <i>* Les quartiers souvent défavorisés et plus encore mal jugés peuvent développer des sentiments très forts d'adhésion.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "La ville est très verte, avec la colline à deux pas. Les habitants sont plutôt sympas. Il y a même une convivialité, un esprit de quartier, un esprit assez solidaire. Ils s'approprient facilement leur ville. Ça fait un peu village et en même temps c'est une ville à part entière. C'est une vraie ville populaire. Une ville jeune, de population modeste, même s'il y a un peu toutes les catégories." - "C'était un petit village et maintenant c'est une ville. Les gens viennent surtout là pour y habiter et ils travaillent à l'extérieur."</p> <p>SITUATION</p> <p>- "On voit les montagnes, on se sent proche d'elles. Il y a un beau paysage." - "J'ai le campus pour me promener. C'est aéré. Je me plais bien." - "Le quartier a beaucoup d'avantages que je n'avais pas perçus en arrivant. La Croix Rouge, c'est un quartier extrêmement vivant. Qui a tous les commerces de proximité qui font une vraie vie de quartier. En plus, il a une histoire avec les biscuiteries, le côté populaire, ouvrier. En plus, on est à 10 minutes de la place Grenette et à 3 minutes en voiture des berges de l'Isère pour prendre un bol d'air. Vraiment, on est près de tout."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "J'ai l'expérience d'un autre quartier de SMH, très populaire, qui était plutôt une cité dortoir et qui correspond à l'image que se font les gens de SMH et là, j'habite un quartier agréable, vivant dans le sens humain du terme, seulement un peu bruyant mais qui m'a surpris en fait par sa chaleur humaine. Les gens se parlent, ce sont des relations humaines normales."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "Le quartier est normal, convivial, avec boulangerie, boucherie..." - "Il manque un peu plus de commerces et de restaurants." - "Je dirais pas que c'est une très très belle ville SMH, mais on a tout, au niveau des équipements sportifs, au niveau des activités, on peut tout faire. Je l'ai toujours habitée, j'aime ma ville. J'ai pas envie d'en partir."</p> <p>LA COMMUNE</p> <p>- "La Mairie fait beaucoup d'efforts pour qu'on se sente faire partie d'une commune martinéroise : courriers, agendas, invitations. On sent que la Mairie essaie d'être proche des gens." - "Il faut séparer le campus et SMH-ville." - "SMH, c'est pas un ghetto, c'est très étalé. Il y a des espaces verts. Moi j'aime bien l'espace." - "La revue mensuelle est très bien faite. J'aime bien la parcourir." - "SMH n'a pas une très bonne réputation à cause de quelques quartiers un peu chauds et c'est vrai que c'est une idée que j'avais aussi mais tout ce quartier-ci on y est très bien, les commerçants sont plutôt sympathiques et quand on se promène, on ne regarde pas toujours à gauche et à droite." - "On paie un peu plus d'impôts mais ça sert." - "SMH ce sont des petits villages les uns à côté des autres. C'est trop vaste et il n'y a pas de centre-ville. Il y a trop de quartiers. Ça ne fait pas un petit village, ça ne fait pas une ville en soi. C'est pas assez fleuri, c'est pas une ville assez gaie. Remarquez, Grenoble est triste aussi." - "SMH c'est une population de gens qui sont quand même en bas de l'échelle, c'est une ville ouvrière à la base, c'est communiste."</p>
---	--

		<p>ARCHITECTURE</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Au niveau construction, c'est comme tous les quartiers de Grenoble, c'est moche : les mêmes immeubles, des barres, des tours... Les constructions des années 60-70." - "L'architecture du centre-ville est une catastrophe, on aurait pu faire mieux (<i>Renaudie</i>). L'architecte a fait un truc pareil à St Etienne qui a déjà été démoli. C'est comme les maisons de bois, on dirait un camp de concentration (<i>La Cerisaie</i>)." <p>LA SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Plusieurs cas de voitures cassées ou brûlées."
--	--	--

La ville de Saint Martin d'Hères qui est extrêmement éclatée se compose de quartiers souvent fortement identifiés, généralement autonomes dans leur vie quotidienne ; cette commune développe une conscience politique qui la tient debout plus que sa conscience territoriale ou que son existence physique. C'est palpable dans les entretiens surtout par comparaison avec d'autres secteurs autant dispersés ou défavorisés au plan urbain mais qui ont moins développé cette dimension imaginaire. Celle-ci, ici fortement idéologique, est tellement forte qu'elle *tient lieu* - au sens propre de la formule - comme un ciment ; au moins pour un ensemble d'habitants très important. Tout le monde n'est pas au garde à vous de l'imaginaire mais cette réalité est très présente. Au point qu'on pourrait dire qu'un aménagement programmé à Saint Martin d'Hères qui passerait à côté de cette notion passerait aussi à côté de la ville. Elle fait partie du substrat profond du lieu.

TABLEAU 50 – GIÈRES Activités – PERCEPTION / IDENTITÉ

<p>11</p> <p>GIÈRES</p> <p><i>Secteur :</i> GIERES- ACTIVITES</p> <p><i>Longueur :</i> 800 m</p> <p><i>Localisation :</i> Condillac Rue du Pré cornu Rue de Mayencin</p> <p><i>Nombre d'entretiens :</i> 17</p>	<p>UN ESPACE DE JOUR</p> <p>* Cette zone d'activités industrielles et artisanales prolonge l'ambiance du campus qu'elle jouxte.</p> <p>* Gières partage sa population entre traditionnels et nouveaux.</p> <p>DOMINANTES - "Tout s'arrête la nuit ici."</p> <p>SITUATION - "C'est une zone industrielle."</p> <p>LE QUARTIER - "C'est un endroit où on vient travailler. On repart déjeuner en ville, on mange pas bien sur le campus. On préfère de bons petits plats. Le campus c'est plus un sandwich sous un arbre."</p> <p>LES SERVICES - "A Gières maintenant, il y a juste une épicerie et un marché une fois par semaine. Alors j'aime bien aller en ville de temps en temps. On y vit bien par le fait des TC. On est quand même un peu loin de la ville et il n'y a pas grand chose à y faire. Maintenant il y a une salle. Autrement les promenades sont impeccables, on est à la campagne tout de suite."</p> <p>LA COMMUNE - "A Gières, c'est mort, il n'y a pas grand chose à faire. On peut pas sortir ici. Même un bar, il n'y en a pas sur le campus. Tout est sur Grenoble." - "Il n'y a pas vraiment une ambiance villageoise du fait de la proximité du campus. Les habitants changent beaucoup. Toutes les années au mois de septembre, il y a des nouveaux." - "Ici, il y a deux styles de populations : des anciens qui sont restés un peu paysans parce que c'était un village d'agriculteurs. Et des nouveaux dont pas mal travaillent sur le campus. Et tout ça se mélange pas mal."</p>
---	--

TABLEAU 51 – GIÈRES Campagne – PERCEPTION / IDENTITÉ

<p>12</p> <p>GIÈRES</p> <p>Secteur : GIERES- CAMPAGNE</p> <p>Longueur : 800 m</p> <p>Localisation : Rue de l'Etang Rocade Sud Rue des Sports</p> <p>Nombre d'entretiens : 20</p>	<p>UN VILLAGE AU RISQUE DE LA MODERNITÉ</p> <p><i>* L'esprit du village se maintient malgré les marques de l'évolution. Entre nostalgie et acceptation du présent.</i></p> <p><i>* Une niche bien située, en équilibre entre campagne et ville.</i></p> <p>DOMINANTES</p> <p>- "C'est un bon petit village. Et aussi une ville qui a su se développer, avec tous les petits commerces, ce n'est pas resté une ville dortoir. Elle a quand même su garder un centre-ville vivant. C'est vrai qu'on se connaît bien. Tout est lié. Je pense que l'arrivée du tram sera un plus."</p> <p>LE QUARTIER</p> <p>- "C'est un quartier agréable. La limite c'est cet horrible blockhaus que la municipalité nous a imposé, le quartier de Chamendier. On a laissé filer et maintenant on a ces tours de 6 étages qui murent complètement l'horizon..."</p> <p>- "Il y a une bonne entente, une bonne ambiance."</p> <p>LES SERVICES</p> <p>- "Le marché du mercredi matin est très sympathique. C'est une commune coquette, bien entretenue, fleurie, en un mot, agréable."</p> <p>LA COMMUNE</p> <p>- "La commune de Gières est très étroite : l'Isère, la montagne. C'est un village très étiré et qui ne peut pas s'écarter. Gières ne peut plus grandir, c'est fini. Y a plus rien pour construire."</p> <p>- "Le grand intérêt de Gières en fait, c'est qu'on est près de tout.. Bien sûr on est quand même en banlieue d'une grande ville avec des mouvements nocturnes plus ou moins contrôlés."</p> <p>- "Gières c'est un endroit très agréable, l'avantage d'être dans une petite niche. Je crois que les dernières vaches sont à quelques centaines de mètres. Et elles sont de moins en moins nombreuses."</p> <p>- "Ça fait toujours peur des grands travaux dans une petite commune qui a réussi à garder l'ambiance et l'esprit d'un village. Il n'y aura plus de champs, plus de petites vaches..."</p> <p>LA SÉCURITÉ</p> <p>- "En 4 ans ,on a eu 5 tentatives de vol sur des véhicules. Avant, c'était un peu plus calme."</p>
--	--

QUATRIÈME PARTIE

LES ENJEUX DE LA TROISIÈME LIGNE

Au terme de cette étude et sans préjuger des échanges et confrontations avec les autres analyses encadrées par l'Observatoire, nous pouvons dégager trois groupes de questions qui condensent les enjeux ressentis par la population interrogée quant à l'opération d'aménagement de la troisième ligne de tramway.

Le premier ensemble de questions concerne la relation entre la qualité urbaine d'un lieu et les possibilités de déplacements qu'il offre ; le second rassemble les questions posées à l'identité et à la mémoire d'un lieu par un renouvellement urbain aussi radical et aussi rapide que l'impose une telle intervention ; enfin, le troisième interroge "la conscience d'agglomération" dont le tram semble être l'un des vecteurs.

1 - Qualité urbaine et mobilité

Au long du parcours, les identités se vivent comme un dosage variable entre trois critères :

- le caractère singulier du lieu (type d'habitat, de services, de fréquentations...)
- l'accès au "centre"
- l'accès au grand territoire, à la nature, aux montagnes.

Chaque combinaison des trois critères produit une image du lieu qui exprime le degré d'adhésion au territoire.

La représentation du territoire local

Les secteurs urbains que nous avons approchés n'ont pas tous une autonomie d'image ou une identité clairement reconnue dans leur propre territoire et, à plus forte raison, dans le regard de ceux qui les traversent. Mais l'observateur est frappé par le désir d'inscription locale qui s'exprime dans chacune des unités du parcours.

Chaque secteur met en avant ses particularités, recherche des caractéristiques, des singularités avec tout ce qui peut constituer du "local" : un bâtiment, un lieu (marché, commerces et services, équipements, écoles...) mais aussi des éléments de nature plus abstraites comme une association, un réseau relationnel, un attachement familial, une image plus ou moins ancienne... L'inscription dans un espace de proximité est toujours affiché et revendiqué comme une valeur, comme un élément de la qualité de vie. À noter que cette proximité se définit beaucoup par son mode de déplacement qui est la marche à pied. Le "local" est essentiellement le secteur que l'on parcourt à pied, celui qui ne requiert pas systématiquement de véhicule.

En parallèle à cette tension vers l'"ici", à cette valorisation du cadre d'existence que ce soit pour y résider ou pour y avoir des activités, s'expriment également les multiples cartographies mentales du secteur. Chacun déploie sa carte, définit des frontières, des seuils, borne son territoire avec autant de certitude que son voisin mais pas toujours de la même manière. Autour de l'axe défini par le futur tracé de la troisième ligne, se profile à travers les rencontres une épaisseur largement sélective. Certains ne quittent pas la ligne et renvoient les rues adjacentes au statut de terres

inconnues, d'autres embrassent un large quartier ou toute une commune pour situer leur domaine d'action.

L'épaisseur de l'axe concerné renvoie à des représentations fortement différenciées qui témoignent d'appréhensions générales de la ville et se réfèrent à des systèmes urbains parfois antagonistes. Sur un même secteur, coexistent donc parmi les usagers des territoires familiaux extrêmement variables.

On pourrait dire que chacun est à la recherche d'un "quartier" - sans survaloriser ce terme – et que cette quête reçoit des réponses très diverses, voire éclatées, à partir desquelles il est difficile de s'accorder sur un zonage unique.

Le lien à la centralité

Le lien au centre fonde le sentiment d'appartenir à la ville, "d'y avoir droit" en quelque sorte. C'est par cette faculté d'accès (parfois très relative dans l'usage) que se mesure l'attachement au collectif urbain.

La reconnaissance du centre-ville ou la hiérarchisation des différentes centralités n'affaiblit pas la notion de quartier mais au contraire la valorise en créant une distinction, une hiérarchie territoriale réversible : selon les critères ce sont les avantages du centre ou ceux du quartier qui sont mis en avant.

Entre les deux s'imisce la notion de "centre second" définissant des lieux assumant partiellement un rôle de centralité et contribuant à l'étagement hiérarchique de la ville : de la "pleine-ville", celle où tout est accessible, à la "non-ville" qui n'offre que du désagrément, en passant par "le sous-centre" qui, administrativement ou commercialement, rapproche les fonctionnalités. Il peut s'agir d'un pôle d'équipements ou de services, d'un centre commercial, d'un lieu culturel, de tout espace proposant une fréquentation collective.

Il va de soi que même dans la période précédant les travaux la perspective d'une ligne de tramway est un facteur-clé de transformation du lien à la centralité. Par sa fréquence, par l'ampleur de ses horaires et par son statut, le tram ajoute du centre aux secteurs qu'il dessert, modifie la perception des distances et des temporalités urbaines. Son action en ce sens est estimée réciproque : le lointain devient plus central en même temps que le centre devient plus périphérique. Ce double sentiment exprimé ici comme une attente ou comme une crainte parcourt l'ensemble de l'étude confirmant s'il en était besoin que l'implantation d'un tel moyen de transport porte les germes d'une révolution urbanistique.

Le lien au grand territoire

Le tramway concentre ses moyens sur les relations urbaines. Mais les images territoriales recueillies s'équilibrent aussi par la faculté de sortir de la ville. Même dans les agglomérations qui n'ont aucun indice visuel de leur au-delà territorial, ce dernier possède une force imaginaire qui contrebalance les opacités, les pesanteurs et les rythmes de la ville au quotidien. Les habitants ont besoin de l'imagination de l'ailleurs,

de la rêverie externe pour vivre l'urbanité. Il faut une frontière, des seuils, une zone où "ça s'arrête".

L'agglomération grenobloise est exceptionnelle sur ce plan. De chaque lieu, dans chaque rue, à chaque croisement se dégage une image repérable sur la couronne verticale qui redouble l'espace du plan. À la trame quotidienne des déplacements au sol s'ajoute un quadrillage de lignes invisibles - mais parfaitement partagées - tendues entre les massifs, les forts, les points lumineux, les balises de l'élévation. Grenoble se reflète dans un miroir vertical qui lui donne sa véritable identité.

Rien d'étonnant alors qu'ici plus qu'ailleurs, un lien à la nature aussi palpable et aussi présent soit sans cesse rappelé comme constitutif de la carte mentale de chaque habitant. Dans l'agglomération, le rôle du cadre de montagnes est capital non seulement au plan symbolique mais dans la définition quotidienne de l'espace. Ainsi, la vue est une valeur essentielle des espaces publics et des logements. Même des espaces jugés ingrats sur le plan des nuisances peuvent être réévalués s'ils possèdent cette ouverture. Le champ visuel crée une respiration et une référence provoquant un attachement symbolique et physique très fort aux montagnes et donc une valorisation de leur facilité d'accès.

La mobilité

À ces figures spatiales de l'identité qui combinent local, centralités et grand territoire, s'ajoute la mobilité. Dans tous les sens de la notion : qu'elle évoque les dynamiques du mouvement, les tendances du moment, les déplacements quotidiens, les trajets de vie, les trajectoires individuelles, les ruptures, les fluidités ou les transformations, la mobilité est au cœur de l'espace.

Si l'on resserre le thème autour des déplacements, la question automobile s'impose comme prioritaire. Elle détermine à elle seule deux types d'espaces fortement différenciés parmi les secteurs observés : les séquences routières et les autres. Ce clivage qui associe bruit et pollution de l'air concerne l'emprise automobile aussi bien comme flux de déplacement que comme problème de stationnement.

La domination de l'automobile est une épreuve pour beaucoup en termes de contraintes d'espaces et en termes de nuisances sonores. L'axe de la troisième ligne est principalement automobile avant le tram. Les personnes rencontrées savent intuitivement que le tram n'effectuera pas le même type de trajets que celui des voitures. Il ne remplacera pas l'autoroute urbaine qui à certaines heures traverse la ville. Sa mobilité est d'un autre ordre, d'une autre urbanité. La conscience préexiste donc sur ce plan également d'une évolution profonde apportée par le projet. Même si les tentatives sont timides pour expliciter l'état futur, le sentiment d'un renouvellement fort est palpable dans les opinions exprimées.

Les modalités de déplacements et notamment les transports en commun sont une composante essentielle de l'identité des secteurs. Tant de la part de ceux qui fréquentent les bus que de ceux qui les utilisent plus rarement, ressort la reconnaissance du rôle des transports en commun comme vecteurs de ville, c'est à dire porteurs de la dynamique

urbaine. Notre interrogation a davantage porté sur la description de la situation initiale que sur les souhaits d'évolution future mais dès ce degré de questionnement, l'attractivité du tram est soulignée.

Que ce soit dans un secteur comme celui des Grands Boulevards qui passe parfois comme faisant partie du centre-ville aussi bien que dans un secteur comme La Plaine à Saint Martin d'Hères qui souhaite vivement être désenclavé, le tram apparaît comme la clé d'expansion, la condition d'accélération du mouvement vers une meilleure condition urbaine. Les quelques inquiétudes des bourgs situés à chaque extrémité de la ligne quant à une fréquentation de catégories sociales non souhaitées ne s'expriment que très rarement sur le mode du rejet ; la balance d'appréciation penche le plus souvent très nettement du côté des avantages attendus de la ligne de tram.

L'enjeu commercial n'est pas premier sur cette ligne en son état initial. Il n'y a pas de quartier qui se définisse comme essentiellement commerçant. Et donc pas d'avis nettement positif ou négatif sur l'apport du tram en termes de clientèle. En revanche, dès qu'il y a un enjeu précis (par exemple le projet d'implantation du centre de soins Rocheplane à Saint Martin d'Hères) le tram devient un facteur-clé de l'attractivité.

2 - Renouveau et mémoire

La vie au provisoire

Dans la succession des secteurs, un caractère d'identité frappe par sa constance : le parcours se décrit comme une suite d'"états provisoires". Sauf Seyssins et le campus, toutes les séquences expriment une situation d'attente et partagent la conscience de vivre un état non fini, un statut provisoire.

Au moment de l'enquête - donc avant le début des travaux - la majorité des quartiers concernés vivent sous le régime du sursis. Aucun, à part Seyssins et le campus, n'exprime un attachement durable à l'état actuel mais plutôt un état en attente d'évolution (Gières connaît un planning de travaux d'aménagement qui le situe dans une autre appréciation). Il s'agit d'ailleurs d'une attente tranquille. Ne sont exprimés ni angoisses, ni grands espoirs. Mais dans l'attachement au local, se manifeste aussi le constat de ses insuffisances et l'ouverture à de potentielles améliorations.

La disparition dans le flux

Si le futur tram est ressenti comme largement bénéfique dans l'évolution de chaque quartier, il porte malgré tout en germe comme conséquence dangereuse de son succès l'absorption du secteur dans le flux du transit, l'engloutissement d'une identité peu repérable dans une fonctionnalité séduisante mais réductrice. La hantise du quartier fragile est d'être réduit à un rôle d'abribus, point minuscule de la ligne, sans épaisseur ni particularité. Subsistera-t-il une autre différence que le nom de l'arrêt lorsque les quais et leurs aménagements auront homogénéisé l'ensemble du parcours ?

Bon nombre des séquences traversées ne sont pas des lieux urbains forts. Il faut parfois bien chercher pour décrire des emblèmes ou même de simples repères dans la géographie de certains quartiers. L'hyperlocalisation des appréciations témoigne de cet état de fait. Le confort (comme d'ailleurs l'inconfort) se joue dans le détail : à un étage près, à une rue près, à un angle d'orientation près, la perception du bien-être ou de la nuisance change radicalement.

Que restera-t-il de ces traces discrètes, de ces marques d'un passé banal, de toute une mémoire vivante mais peu bavarde si l'intrusion rapide de la modernité prenant la forme de la troisième ligne de tram vient imposer une lecture plus monolithique de l'espace ?

Un espace à reformuler

Cette question souterraine parcourt calmement le réseau avant sa transformation. Peut-être autant que sur l'aménagement spatial, la survivance du passé interroge ; davantage parmi les plus anciens de la population. Dans des secteurs sujets à une forte rénovation, comme le quartier de la mairie à Seyssinet, on peut sentir cet attachement sinon à l'existant dont on reconnaît les dysfonctionnements, du moins à un espace collectif dans lequel s'enracine jusque là la mémoire locale. Le futur espace ne doit pas oublier l'histoire.

C'est l'un des enjeux indirects de l'opération d'aménagement : le fait d'imposer sur une courte période une transfiguration spectaculaire variable mais importante de chaque secteur nécessite un suivi d'accompagnement dans la redéfinition spatiale et identitaire de chacun. Les limites territoriales, les entités locales, les représentations, les images de référence vont connaître un bouleversement appelant à une reformulation. Les systèmes d'appartenance vont être à réinventer, tant en ce qui concerne l'espace vécu que l'espace traversé. L'équilibre endogène de chaque quartier, son attractivité résidentielle, commerciale, sa qualité de vie, de services, son confort, vont être requalifiés selon un processus accéléré par l'arrivée du tram. Cette nouvelle donne débute bien avant les travaux puisqu'elle est déjà largement sensible dans la présente enquête. Nous soulignons simplement ici l'importance du rôle de la mémoire active dans ce mouvement de réappropriation, complémentaire des nouvelles fonctionnalités des lieux en termes de déplacements, de services et d'équipements.

L'inquiétude face au changement

Aux extrémités des futures lignes, se manifeste une inquiétude sur la fréquentation apportée par le tram ; l'attractivité oui mais à sens unique, un peu mais pas trop. De ce point de vue, Seyssins et Gières se rejoignent. Il s'agit toujours de la préservation d'un équilibre – ici social – qu'on ne souhaite pas voir bouleversé. Si le tram permettra d'"aller" vers les autres quartiers plus facilement, il permettra aussi potentiellement aux autres quartiers de "venir".

La dimension d'insécurité ne ressort pas comme dominante dans notre enquête sur les espaces publics avant travaux. Conformément à d'autres études, l'insécurité est exprimée ici en deux modalités : lorsqu'il s'agit d'une insécurité vécue, dont on a été le témoin ou la victime, le danger est souvent circonscrit sur des groupes locaux repérés, bref, fait partie du quartier. Lorsque s'exprime une insécurité redoutée, sans éléments factuels d'appui, le danger vient presque toujours d'ailleurs, de l'extérieur du quartier.

L'exemple de la "menace étrangère" prend donc pleinement la forme de la rumeur classique. Le tram peut être le cheval de Troie d'une invasion incontrôlée qui se répand comme fantasme sans que nul signe avant-coureur (et pour cause avant travaux !) ne vienne l'accréditer. Mais cette crainte est loin d'être majoritaire parmi la population concernée.

Un autre exemple, sans lien direct avec le tram, illustre également une inquiétude voisine concernant le respect des identités : pour beaucoup de ses usagers, si le campus ressemblait à la ville, c'est à dire avait une activité nocturne et plurielle (commerces, services courants et logements), il perdrait son caractère propre et tout ce qui fait sa qualité. À noter que d'autres personnes développent exactement la thèse inverse, non pour contester qu'il ne serait plus vraiment un campus, mais pour souhaiter qu'il devienne un espace urbain davantage polyvalent.

3 - Pour une conscience d'agglomération

Le fait communal

Même si on peut observer des "pratiques d'agglomération", la réalité communale est encore très prégnante dans les expressions dominantes de l'espace : espace protégé à Seyssins, espace tranquillement périphérique à Seyssinet, espace socio-politique à Saint Martin d'Hères ou espace en interrogation à Gières. C'est sans doute sur Grenoble que l'identité communale est la moins soulignée, ce qui est logique avant travaux, la ville ne semblant pas se jouer tout entière sur ce projet. Il sera intéressant de mesurer l'impact du chantier sur la perception de la ville tant il était difficile d'imaginer l'ampleur des travaux avant leur mise en œuvre.

L'appréhension des espaces publics est donc largement marquée par la conscience communale. Nous sommes loin ici d'un urbain anonyme ou d'une ville indifférenciée. Ce repérage n'implique en aucune façon un repli territorial : chacun circule à son gré dans l'agglomération selon ses besoins. Tous se passe comme si les espaces pratiqués, les espaces imaginaires et les espaces de la décision politique et administrative passaient d'une échelle à une autre sans heurt majeur. Cette circulation souple d'une carte à l'autre est d'une certaine façon incarnée par le réseau de transports en commun qui trouve là une participation constitutive à un espace d'agglomération.

Le statut dans l'agglomération

À travers les opinions concernant le territoire local, chaque secteur exprime le souhait de tenir un rôle dans l'agglomération, dans la réalité urbaine régionale. Pas forcément un rôle de premier plan, ni caractérisé par une fréquentation abondante, mais une forme de reconnaissance, de marquage de son identité. Chaque quartier souhaite avant tout ne pas être exclu : ni l'objet d'un rejet, ni l'objet d'une polarisation ; avoir un statut même modeste, même comme segment de passage, pour assurer discrètement mais dignement la fluidité urbaine.

Cette reconnaissance a minima de la part des autres secteurs procède d'une conscience en "puzzle" du grand espace territorial dans lequel chacun se sent partie prenante, élément plus ou moins remarquable mais intégré à l'ensemble. La tension identitaire se situe donc entre la "commune", lieu des racines, de la tradition, figure emblématique que les quartiers déclinent à leur manière, et la "région urbaine", espace des activités, des loisirs, de la modernité.

L'accès à la liberté urbaine

Le réseau de transports en commun apparaît comme un des liens forts de cet axe de tension à la fois pleinement vécu et pleinement imaginaire. Il est donc logique que cette perception soit réaffirmée au moment où s'ébauche un renforcement lourd de son infrastructure.

Une telle opération se positionne comme une démarche d'agglomération en ce qu'elle génère une capacité accrue de liaisons et de relations. S'il fallait résumer en une formule le sentiment de cette aspiration, on pourrait dire : être bien chez soi et pouvoir aller où l'on veut.