



HAL
open science

Paroles urbaines : études sur l'agglomération grenobloise (1996-2000)

Henry Torgue

► **To cite this version:**

Henry Torgue. Paroles urbaines : études sur l'agglomération grenobloise (1996-2000). [Rapport de recherche] 56, CRESSON. 2003, pp.276. hal-01364550

HAL Id: hal-01364550

<https://hal.science/hal-01364550>

Submitted on 29 Sep 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.

centre de recherche sur l'espace sonore
et l'environnement urbain



CRESSON

Henry Torgue

PAROLES URBAINES

études sur l'agglomération grenobloise (1996 - 2000)

Henry Torgue

PAROLES URBAINES

Etudes sur l'Agglomération Grenobloise (1996 - 2000)

- **Aménagement de la RN 75
Propositions en vue d'établir un Schéma Directeur**
Le cours Jean Jaurès dans sa traversée de l'agglomération
(en collaboration avec Patrick Bienvenu et Guy Henry)
mars 1997
- **La ville traversée : le bus, vecteur de ville**
Redynamisation de la ligne de bus n°1 : Evaluation, Evolution
mai 2000
- **Centre et circulation : la place Notre-Dame à Grenoble**
septembre 2000
- **Séquences et ambiances urbaines d'Eybens à Grenoble**
mai 2000

*Entretiens conduits par : Mohammed Bazine
Boubezari, Bruno Choc, Marie-Christine Couic,
Sandra Fiori, Maria Saraiva, Rachel Thomas, Nicolas
Tixier.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE (2002).....	11
-----------------------------------	----

PREMIÈRE PARTIE : POUR UN SCHÉMA DIRECTEUR DU COURS JEAN JAURÈS (mars 1997)
--

Chapitre 1. Aménagement de la RN 75. Propositions en vue d'établir un Schéma Directeur.....

19

(en collaboration avec Patrick Bienvenu et Guy Henry)

1. Introduction	19
1.1. Objectif et contexte de l'étude	19
1.2. Déroulement de l'étude.....	20
1.3. Composition du groupe de pilotage.....	22
2. Le Cours Jean Jaurès, un grand axe de l'agglomération grenobloise en dégénérescence.	23
2.1. Un axe peu structurant pour l'urbanisation.....	23
2.2. Une figure forte dans le paysage urbain grenoblois.....	24
2.3. Un axe principalement voué à la circulation.....	29
2.3.1. Une circulation globalement fluide pour les voitures.....	29
2.3.2. Une utilisation ambiguë des contre-allées.....	29
2.3.3. Un espace dangereux pour les cycles et les piétons.....	30
2.3.4. Un espace bruyant.....	31
2.3.5. Un espace peu favorable à la vie sociale.....	31
2.4. Le Cours, un espace public menacé.....	32
2.5. Le Cours Jean Jaurès, un axe de développement ?	35
3. Orientations pour un Schéma Directeur.....	38
3.1. Le fil conducteur du réaménagement du Cours : développer des dynamiques transversales.....	38
3.2. Esquisse du Schéma Directeur.....	39
3.2.1. Premier objectif : Régénérer l'espace public, recréer un lieu.....	40
3.2.2. Deuxième objectif : Profiter de la baisse de trafic sur le Cours pour développer les transports en commun.....	41
3.2.3. Troisième objectif : Mettre en œuvre une série d'aménagements privilégiant les latéralités du Cours et les liaisons transversales.....	42
3.2.4. Quelle stratégie, quels moyens mettre en œuvre pour aménager le Cours ?	45
3.3. Principes d'aménagement des séquences.....	46
3.3.1. Redéfinir la centralité grenobloise.....	46
3.3.2. Faire du Cours Jean Jaurès un espace fédérateur.....	46
3.3.3. Pont de Claix : centre-ville et entrée d'agglomération.....	51
3.3.4. Echirrolles : Relier les quartiers ouest au nouveau centre-ville.....	51

Chapitre 2. Les acteurs concernés par l'aménagement du Cours.....

53

1. Compte-rendu du séminaire du 7 novembre 1996.....	53
1.1. Intervention de M. Henry : ouverture du séminaire, la problématique du Cours...	54
1.2. Intervention de M. Tabouret, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise	58
1.3. Intervention de M. Baret, SMTC.....	60
1.4. Intervention de M. Torgue : la mission sociologique.....	67
1.5. Intervention de M. Lambert : le DVA, Dossier Voirie d'Agglomération.....	69
1.6. Intervention de M. Vital Chomel : Historique du Cours.....	70
1.7. Intervention de M. Savine : Conclusion de premier séminaire.....	72

2. Compte-rendu du séminaire du 21 novembre 1996.....	73
2.1. Intervention de M. Torgue : avancement de l'étude sociologique.....	74
2.2. Intervention de MM. Favre et Péronny : la circulation et la sécurité.....	77
2.3. Intervention de M. Barbe : un axe de repérage.....	78
2.4. Présentation du projet de "centre-ville" par les représentants de la Ville de Pont de Claix.....	79
2.5. Intervention de M. Montergnole : la position de la Ville d'Echirolles.....	79
2.6. Intervention de M. Gaillardot : les transports publics.....	80
2.7. Intervention de M. Verneyre, directeur du lycée Jean Jaurès.....	80
2.8. Intervention de M. Lollini, Chambre de Commerce et d'Industrie.....	81
2.9. Intervention de M. Champ : la vie économique.....	83

Chapitre 3 : Paroles sur le cours..... 85

1. Les paradoxes du Cours.....	85
1.1. Un rôle structurant plus fictif que réel.....	85
1.2. Vers un espace technique mono-fonctionnel ?	86
1.3. Développer les dynamiques transversales.....	87
1.4. Les séquences du Cours.....	90
2. Un repère pour l'espace et le temps.....	92
2.1. Une signature spatiale.....	92
2.2. La rectitude : majesté ou monotonie ?	93
2.3. Présence du passé.....	94
2.4. Devant une photo du cours au début du siècle.....	96
2.4.1. Souvenirs.....	96
2.4.2. Nostalgie.....	99
2.4.3. Rejet.....	100
3. Relations ville / nature.....	101
3.1. Une ouverture sur le cadre naturel.....	101
3.2. La pollution.....	102
3.3. Souhaits d'aménagement.....	103
4. Les déplacements.....	106
4.1. La loi de la route.....	106
4.2. La vitesse.....	108
4.3. Le stationnement.....	109
4.4. Les accidents.....	110
4.5. Les traversées des piétons.....	110
4.6. Les transports en commun.....	111
4.7. Souhaits d'aménagement.....	113
4.7.1. Sur la circulation automobile.....	113
4.7.2. Sur les transports en commun.....	114
4.7.3. Sur les pistes cyclables.....	115
5. Le conflit lieu de passage / lieu de vie.....	116
5.1. Le constat.....	116
5.2. L'impossible résidence ?	117
5.3. Le bruit.....	118
6. Un espace public en questions.....	121
6.1. Un équipement dégradé.....	121
6.2. Un espace piétons à reconquérir.....	122
6.3. La promenade : tradition et modernité.....	123
6.4. La vie commerciale.....	125
6.4.1. L'attrait du cours.....	125
6.4.2. Une fréquentation difficile.....	125
6.4.3. L'animation.....	127
6.5. La sécurité.....	128
6.6. Souhaits d'aménagement.....	129

6.6.1. Sur le bâti et l'accessibilité.....	129
6.6.2. Sur les espaces piétons.....	129
7. Vies locales et perceptions urbaines.....	132
7.1. Bastille / Alsace-Lorraine.....	132
7.2. Berriat.....	133
7.3. Aigle.....	134
7.4. Grands Boulevards / Libération.....	134
7.5. Rochambeau.....	135
7.6. Des Alliés au Rondeau.....	136
7.7. L'Allée échirolloise.....	139
7.8. Bayard.....	140
7.9. Casino.....	141
7.10. Pont de Claix, les abords.....	142
7.11. Pont de Claix, le Bourg.....	142
8. Méthodologie.....	144
8.1. Répartition de l'échantillon dans l'espace.....	144
8.2. Répartition de l'échantillon par sexes et âges.....	144
8.3. Répartition de l'échantillon par catégories socio-professionnelles.....	145
8.4. Descriptif des personnes interrogées.....	146

DEUXIÈME PARTIE : LA VILLE TRAVERSÉE : LE BUS, VECTEUR DE VILLE. REDYNAMISATION DE LA LIGNE DE BUS N°1 : EVALUATION, EVOLUTION (mai 2000)

Chapitre 4. Le bus, vecteur de ville, analyse thématique.....	153
1. Les points forts mis à jour par l'enquête.....	153
1.1. La réussite de la rénovation.....	153
1.2. Les atouts de la ligne 1.....	153
1.3. L'appropriation des améliorations.....	153
1.4. L'accès à tout le réseau.....	154
1.5. Des conséquences urbaines indirectes.....	154
1.6. Les quartiers et le centre.....	154
1.7. Le point noir : la circulation.....	155
1.8. La constitution d'une typologie : le multi-bus.....	155
2. Le temps.....	156
2.1. Attente.....	156
2.2. Ponctualité.....	156
2.3. Fréquence.....	157
2.4. Vitesse.....	157
2.5. Durée du trajet / Correspondances.....	158
3. Les conditions du trajet.....	159
3.1. Atribus.....	159
3.2. Accessibilité.....	160
3.3. Répartition places assises-debout.....	160
3.4. Choix de la posture, appréciation du confort.....	161
3.5. Climatisation / chauffage.....	161
3.6. Stabilité physique pendant le trajet.....	162
3.7. Aspects sonores : radio, musique.....	162
3.8. Aspects sonores : le bruit.....	163
4. Aspects relationnels.....	164
4.1. Informations.....	164
4.2. Remplissage.....	164
4.3. Occupation pendant le trajet.....	165
4.4. Les chauffeurs.....	166

4.5. Les contrôleurs.....	166
4.6. Aspects économiques.....	167
4.7. Sentiment d'insécurité.....	168
5. Le choix des transports en commun.....	169
5.1. Pourquoi choisir les Transports en commun ?	169
5.2. L'opération de redynamisation : conscience de la rénovation.....	170
5.3. L'opération de redynamisation : la ligne 1.....	170
5.4. L'opération de redynamisation : l'ex-ligne 8.....	170
6. Aspects urbains.....	171
6.1. L'opération de redynamisation : la circulation.....	171
6.2. L'opération de redynamisation : l'aménagement du Cours.....	172
7. Description de l'échantillon et pratiques.....	173
7.1. Les personnes interrogées.....	173
7.2. Fréquences des trajets des usagers.....	174
7.3. Usage du réseau le week-end.....	174
7.4. Motif des déplacements.....	174
7.5. Multimodalité.....	174
7.6. Ancienneté sur la ligne 1.....	174
8. Tableaux de résultats bruts.....	175
8.1. Echantillon : répartition par âges et sexes.....	175
8.2. Echantillon : répartition par activités.....	176
8.3. Echantillon : répartition par jour d'entretien.....	177
8.4. Echantillon : répartition par tranches horaires.....	178
8.5. Echantillon : répartition par lieu d'entretien.....	179
8.6. Echantillon : répartition par lieu d'habitati.....	180
8.7. Relations au réseau.....	181
8.8. Fréquences des trajets des usagers.....	181
8.9. Usage du réseau le week-end.....	182
8.10. Motifs des déplacements.....	182
8.11. Complémentaire d'un autre moyen de transport.....	183
8.12. Propriétaire d'une voiture.....	184
8.13. Ancienneté sur la ligne 1.....	184
Chapitre 5. Le bus en paroles, analyse typologique	185
1. Le multi-bus.....	185
2. Du transport fonctionnel à la liberté urbaine.....	187
2.1. Un transport pratique.....	187
2.2. Bus dépannage (variante)	188
2.3. Un accès facile.....	188
2.4. Les abribus.....	189
2.5. L'avis d'un aveugle.....	190
2.6. Le confort du trajet.....	191
2.7. La ville en liberté.....	192
2.8. La pollution.....	194
2.9. Horaires et vitesse.....	195
FIGURE 1 : LE BUS PRATIQUE.....	195
FIGURE 2 : LE BUS CONFORT.....	195
FIGURE 3 : LE BUS LIBERTE.....	196
3. Points d'accroc.....	197
3.1. Le conducteur en question.....	197
3.2. Défense du conducteur.....	198
3.3. Les arrêts déplacés.....	199
3.4. Le désert du dimanche.....	200
3.5. Mécontentements divers.....	202

3.6. Les correspondances difficiles.....	203
3.7. Le prix.....	203
FIGURE 4 : LE BUS INSTABLE.....	204
FIGURE 5 : LE BUS ELOIGNE.....	205
FIGURE 6 : L'ATTENTE.....	205
FIGURE 7 : L'ABANDON.....	206
4. Un espace relationnel.....	207
4.1. Contacts.....	207
4.2. Isolement.....	208
4.3. Rumeurs d'insécurité.....	208
4.4. Ambiance radio.....	210
4.5. Le bus, un atout commercial.....	212
FIGURE 8 : LE BUS RENCONTRE.....	212
FIGURE 9 : LE BUS SOLITUDE.....	213
FIGURE 10 : LA PEUR URBAINE.....	213
FIGURE 11 : LE TEMPS SUSPENDU.....	214
5. Le bus comme positionnement social.....	215
5.1. L'absence de choix.....	215
5.2. Le bus avant le permis.....	215
5.3. Le ramassage scolaire.....	216
5.4. Contrôleurs et fraudeurs.....	217
FIGURE 12 : LE BUS OBLIGATOIRE.....	218
FIGURE 13 : LE BUS SCOLAIRE.....	218
6. Le réseau dans la ville.....	220
6.1. Bus nostalgie.....	220
6.2. Bus ou tram ?	220
6.3. Le réseau : un atout pour la ville, un choix politique.....	221
FIGURE 14 : LE BUS MEMOIRE.....	223
FIGURE 15 : LE BUS CIVIQUE.....	224
FIGURE 16 : LE BUS LIEN URBAIN.....	225
7. La circulation : une coexistence difficile.....	226
7.1. Bus/Autos.....	226
7.2. Bus/Deux roues.....	227
7.3. Le stationnement.....	228
7.4. Une voie réservée.....	229
FIGURE 17 : LE BUS ALTERNATIF.....	233
FIGURE 18 : LE BUS DEPANNAGE.....	233
FIGURE 19 : LA VILLE INTERDITE.....	234
FIGURE 20 : UN AXE ETRANGLE.....	234

TROISIÈME PARTIE : CENTRE ET CIRCULATION, LA PLACE NOTRE-DAME (septembre 2000)

Chapitre 6. Paroles sur la place Notre-Dame. Simulation de nouvelles modalités de circulation.....	237
1. Le Cadre de l'étude.....	237
2. Méthodologie.....	241
3. Les dominantes de la place.....	243
3.1. Un espace hétéroclite.....	243
3.2. Le relief du baptistère.....	244
3.2.1. Une identité floue.....	244
3.2.2. Une occupation incertaine.....	245
3.3. La question des terrasses.....	246

3.4. Des rythmes de vie et des populations diversifiés.....	247
3.5. Propositions d'aménagement.....	247
3.5.1. L'accès au parvis.....	248
3.5.2. Sortir du minéral nu ?	248
3.5.3. L'éclairage.....	249
4. Une circulation multi-modale.....	250
4.1 Un espace à clarifier.....	250
4.2. La transgression du sens interdit.....	250
4.3. Les vélos.....	251
4.4. Pour ou contre les voitures sur la place ?	251
5. Le Stationnement.....	253
5.1. L'anarchie de certaines heures.....	253
5.2. Voitures-ventouses et arrêts-minute.....	254
6. L'opération de simulation (hypothèse tram + autos)	255
6.1. Une habitude vite prise par les voitures.....	255
6.2. Ambiguïté de la signalétique.....	256
6.3. Des habitudes à prendre pour les piétons.....	256
6.4. Eviter le bouchon lié au feu.....	257
6.5. Conserver un stationnement de service.....	257
7. Comptage des cheminements.....	258
7.1. Lundi 18 septembre.....	258
7.2. Mardi 19 septembre.....	259
7.3. Mercredi 20 septembre.....	259
7.4. Jeudi 21 septembre.....	260
7.5. Totaux des cheminements observés.....	260
7.5.1. Le parvis est aussi un lieu de passage.....	261
7.5.2. Un nouvel aménagement pour un nouvel espace piéton.....	261
7.5.3. Vélos et piétons : la cohabitation nécessaire.....	262
8. Conclusion sur l'évaluation de la simulation.....	263
9. Epilogue.....	265

<p>ANNEXE : PROJET POUR LA LIGNE 31. Séquences et ambiances urbaines d'Eybens à Grenoble (mai 2000)</p>
--

1. Contexte de la consultation.....	269
2. Etat des lieux.....	270
2.1. Un axe pénétrant.....	270
2.2. Historique.....	270
3. Séquences parcourues d'Eybens au Square Docteur Martin.....	272
4. Les enjeux à suivre.....	277
4.1. Une contribution à la revitalisation de l'axe.....	277
4.2. Une ligne irriguant des échanges transversaux.....	277
4.3. Un suivi après redynamisation.....	278

INTRODUCTION GENERALE (2002)

En réunissant dans le même document plusieurs études ayant pour cadre l'agglomération grenobloise, notre souci est avant tout la conservation de ces paroles en actes que nous avons recueillies et dont la pertinence dépasse largement la conjoncture de leur moment d'expression. Parce qu'elles stigmatisent des attitudes et des images, ces paroles urbaines témoignent d'une ville dans son énergie et ses contradictions mais posent aussi les grandes questions auxquelles des décisions politiques doivent proposer des réponses. La plupart des thèmes abordés ici sont à la fois fortement incarnés dans la singularité d'un quartier, dans l'épaisseur du tissu grenoblois et porteurs des interrogations de la ville en devenir et des problématiques de l'espace urbain contemporain.

Trois objectifs principaux guident l'ambition de ce recueil :

1. Etre un outil d'analyse de l'évolution de la situation : mesurer les modifications vécues et exprimées, quant aux pratiques effectives, quant aux opinions-jugements et quant aux images qui expriment le fond d'appréciation des opérations projetées ou ayant eu lieu.

2. Aider à la communication : se mettre à l'écoute des usagers dans leur adaptation aux propositions nouvelles, en respectant les différentes paroles en présence et en mettant en évidence leurs lignes de force, qu'elles s'expriment dans la perspective d'une amélioration comme dans celle d'une réticence.

3. Contribuer à la réflexion urbanistique : par exemple en ouvrant le débat sur les échanges entre un axe de transport et les divers tissus urbains qu'il parcourt, la manière dont il les irrigue, les implications que ses usages et ses images ont sur la vie sociale et économique à l'échelle locale ; ou encore, en tentant de refléter le débat latent qui tisse la réalité d'un quartier confronté aux contradictions de la centralité.

Trois études sociologiques de statuts différents et un projet d'étude constituent le corps de ce document :

1. La première étude s'est déroulée en 1996 / 1997 et a porté sur la Route Nationale 75 dans sa traversée de l'agglomération. A l'initiative de la Direction Départementale de l'Équipement de l'Isère (DDE), cinq maîtres d'ouvrage ont décidé de se réunir en comité de pilotage pour repenser son aménagement à court et à moyen termes : les Villes de Grenoble, Échirolles et Pont de Claix, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) et l'État représenté par la DDE.

Dans sa traversée de l'agglomération, le Route Nationale 75 s'appelle successivement cours Jean Jaurès et cours de la Libération à Grenoble, cours Jean Jaurès à Echirolles et cours Saint André à Pont de Claix. Nous adoptons l'appellation "le Cours" pour désigner l'axe global.

Pour mener à bien cette réflexion, ces maîtres d'ouvrage ont confié une mission de diagnostic et de propositions à une équipe constituée d'un urbaniste, Guy Henry, d'un paysagiste, Patrick Bienvenu et d'un sociologue, Henry Torgue.

C'est donc dans le cadre d'un travail de concertation élargi, sollicitant de nombreux professionnels et élus que s'inscrit l'étude sociologique rapportée dans la première partie. Ses résultats propres se sont intégrés au compte-rendu général de l'étude présentant des propositions en vue d'établir un Schéma Directeur destiné à harmoniser toutes les interventions à venir sur cet axe. De nombreuses présentations publiques de ces propositions ont eu lieu au niveau des institutions organisatrices comme au niveau du public dans les mois qui ont suivi la remise des résultats. L'ampleur de l'éventuel chantier et les impératifs d'autres priorités pour chacune des communes n'ont pas permis de donner suite immédiatement à ce projet dans sa globalité. Toutefois, des aménagements partiels ont eu lieu, notamment concernant les contre-allées grenobloises, qui prolongent in situ les interrogations de ce processus de recherche.

Programmée avant la mise en place du comité de pilotage et donc déployée en parallèle aux réflexions de ce comité, une opération de redynamisation de la ligne de bus N°1 dont le trajet suit la majeure partie du cours Jean Jaurès a été entreprise par le SMTC. Cette opération a reconfiguré une partie de la voirie, les modalités de certains carrefours, les contre-allées et les abribus. Le SMTC a participé au processus de réflexion sur le Cours et, dans les contraintes de son planning, a intégré dans la redynamisation certaines données. Sans avoir la portée des propositions résultant de l'étude, cette redynamisation peut apparaître comme un premier réaménagement du Cours, même si les transports demeurent l'entrée majeure de cette intervention qui s'est déroulée de fin 1997 à fin 1998.

2. A la suite de cette opération, la seconde étude présentée ici a eu lieu en 1999 / 2000. Elle a été commandité par le SMTC seul et a constitué la partie sociologique d'une réflexion

plus globale menée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) sur l'impact et le suivi de l'opération de redynamisation. L'idée pilote de cette seconde intervention a été d'effectuer une comparaison entre les résultats d'une enquête conduite avant la rénovation de la ligne 1 et les résultats d'une enquête menée après. Etendue aux pratiques urbaines globales, la première enquête a néanmoins beaucoup portée sur les transports, notamment par le recueil d'opinions auprès des divers groupes de population concernés. Ses résultats constituent une photographie de la situation avant l'opération de redynamisation. En effectuant deux ans plus tard - et par la même équipe d'intervention sociologique - une nouvelle enquête, on se donne les moyens d'une comparaison avant / après au plus près du discours des usagers.

Lors de l'opération de rénovation de la ligne 8, devenue la ligne 1 du réseau, il est apparu clairement que les conséquences de la redynamisation d'un axe de transport en commun débordaient largement à la fois les questions de l'ordre de l'aménagement technique mais aussi la simple problématique des transports. Intervenir sur cet axe, dans sa globalité et au niveau de chaque arrêt, c'est également intervenir sur les pratiques urbaines contiguës, les modes de vie à l'échelle du quartier, de la ville et de l'agglomération.

Quand s'apaisent progressivement les passions liées aux désagréments du chantier lui-même - la passation des enquêtes a eu lieu un an environ après la mise en service -, s'expriment au grand jour les opinions contradictoires, les intérêts contraires, les satisfactions ou les méfiances de groupes de population qui sont les interlocuteurs quotidiens du réseau. Ces paroles se répartissent selon deux modalités de classement : une organisation thématique qui parcourt l'ensemble des problèmes abordés et une construction typologique, le *multi-bus*, qui présente les figures imaginaires agissantes dans les pratiques du réseau.

3. La troisième étude effectuée à l'automne 2000 porte sur un autre type de tissu urbain, la Place Notre-Dame située dans le centre historique de Grenoble, et a été commanditée par le Service Espaces Publics de la Ville de Grenoble. Les travaux d'un nouvel aménagement de la place Notre-Dame étaient planifiés pour octobre 2000. Une double option concernant la circulation automobile était en cours de décision dans la partie longeant les façades de la cathédrale et de l'évêché :

- Option A : une voie propre pour les voitures subsiste comme cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui en parallèle au site propre du tramway, laissant un cheminement piétons parfois étroit.

- Option B : les voitures empruntent la voie du tramway sur cette section, élargissant ainsi l'espace piétons devant la cathédrale et l'évêché.

Le choix de l'une ou de l'autre options entraîne des conséquences très importantes au plan local sur la répartition des espaces, la multimodalité des transports et sur les potentialités de développement de la place Notre-Dame. Celle-ci est un lieu très fortement ancré dans l'imaginaire des habitants de l'agglomération, un des symboles de la ville en même temps qu'un de ses repères physiques. Son image - notamment quant à sa traversée - a été fortement marquée par un tragique accident. En manœuvrant, un camion a éjecté une borne en fonte de son logement, la projetant sur un jeune enfant qui n'a pas survécu au choc. Cet événement a traumatisé beaucoup de monde et demeure très présent dans la parole urbaine du quartier. La dimension sensible du choix de circulation à effectuer n'en est donc que plus forte.

L'option B a des implications qui dépassent le plan local au sens où le fait de permettre aux automobiles de circuler sur le site propre du tram - même sur une courte section - d'une part requiert l'avis des professionnels des transports en commun et d'autre part, crée une dérogation au principe général du site propre, précédent dont il faut mesurer les conséquences.

Pour aider à la décision, une période de simulation de l'option B a été mise en place de mi-août à fin septembre 2000, dans une esthétique résolument "chantier" pour en indiquer le caractère expérimental.

En dehors des questions rattachées à des principes généraux et à des choix concernant la politique des transports dans son ensemble, l'évaluation de l'opération de simulation s'est effectuée sur deux plans complémentaires : l'aspect technique et l'aspect sensible, c'est à dire l'ensemble des perceptions et réactions exprimées par les habitants.

Dans la perspective d'une aide à la décision, l'étude sociologique a eu pour fonction de mettre en évidence les images, opinions et jugements émis par les différents acteurs de la place quant à la fonctionnalité de la circulation et quant à la qualification des espaces concernés.

4. Enfin, le quatrième point de ce recueil est constitué par un avant-projet portant sur l'axe du cours Jean Perrot d'Eybens à Grenoble, destiné à orienter les travaux de réaménagement de la ligne de bus 31.

Note méthodologique :

Pour l'ensemble de ces enquêtes, nous avons utilisé une méthode qualitative consistant en la passation d'interviews semi approfondies sur un échantillon de population retenu. Au-delà de simples indices quantitatifs d'appréciation, 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.

Nous avons travaillé avec un groupe d'enquêteurs aguerris à ces méthodes et dont la plupart ont collaboré aux deux passations d'enquêtes ayant eu lieu sur le cours Jean Jaurès à deux années d'écart. Sur la base d'un guide d'entretien à la fois précis et ouvert, chacun est intervenu sur un secteur propre retranscrivant l'intégralité des entretiens destinés à l'analyse. La compétence et le sérieux des enquêteurs est l'une des conditions de la validité de ce type de démarche. Que tous ceux qui ont participé à ces études en soient sincèrement remerciés.

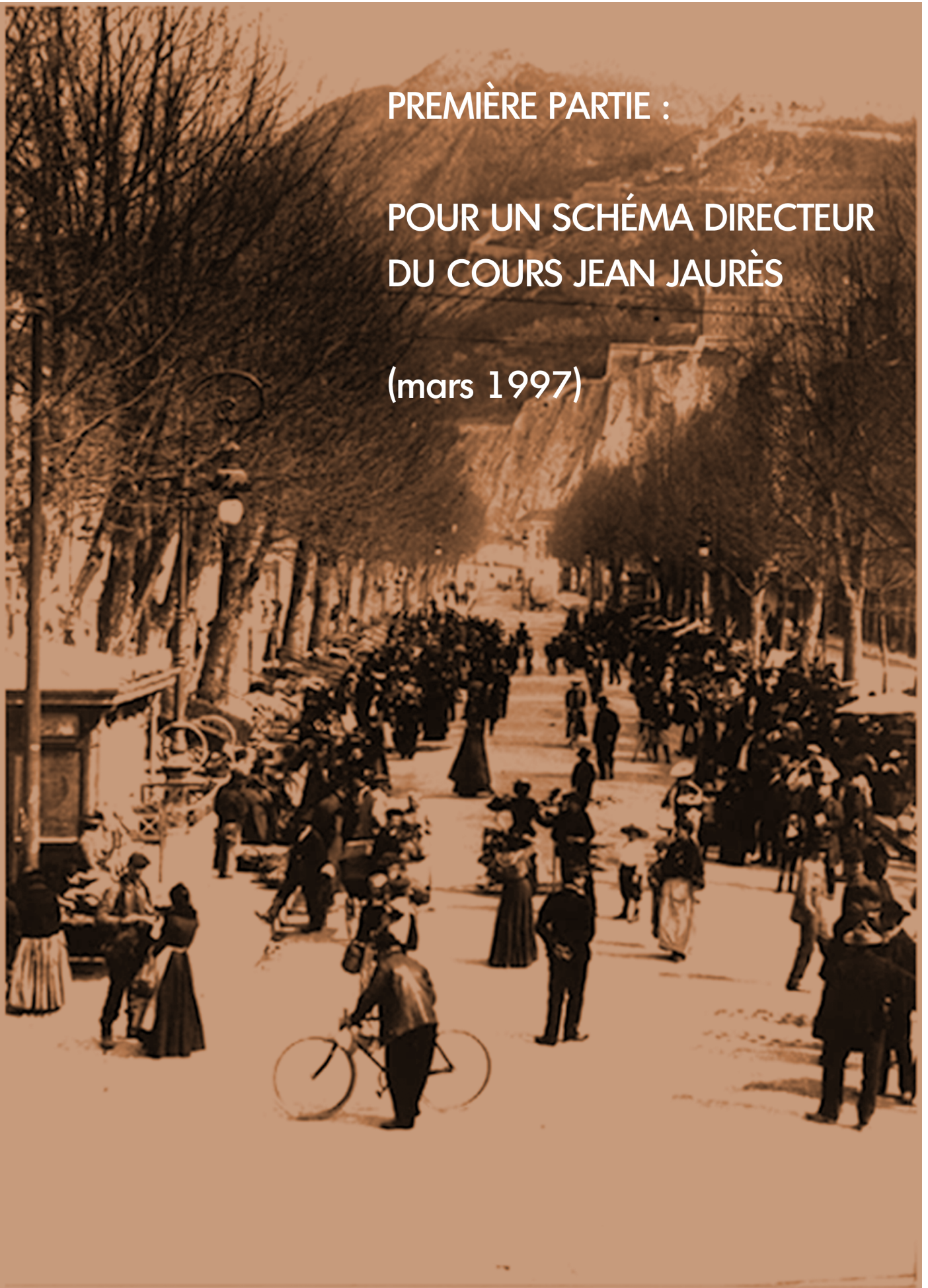
Remerciements :

A Françoise Cholat et Françoise Terenzio-Chalas pour la partie administrative et à juL pour la partie infographique.

PREMIÈRE PARTIE :

POUR UN SCHÉMA DIRECTEUR
DU COURS JEAN JAURÈS

(mars 1997)



Chapitre 1. Aménagement de la RN 75. Propositions en vue d'établir un Schéma Directeur.

(en collaboration avec Patrick Bienvenu et Guy Henry)

1. Introduction

1.1. Objectif et contexte de l'étude

Lorsque Grenoble était traversée du Nord au Sud par les vacanciers roulant vers le midi de la France, les cafés du Cours Jean Jaurès offraient avec succès leur hospitalité à ces passants peu attentifs à la ville mais ravis de se rafraîchir sous de généreux ombrages. Pour les gens de passage, pas assez indifférents pour filer leur chemin mais trop pressés pour une visite, Grenoble devait sembler une ville-boulevard, comme on dit un village-rue, gagnant par la largeur du Cours et surtout son infinie rectitude une ampleur de grande ville à l'allure dégagée, à la circulation claire. "Mais quand donc finit cette ville ?" se demandait-on en la traversant, tant l'impression de continuité globale donnée par l'agencement du Cours primait sur le peu de modulation urbaine de ses abords. Ainsi, beaucoup de touristes ne gardaient de la ville que cette image à la fois longue et peu marquante d'une route-boulevard juste assez urbaine pour que l'on sente la vie battre au-delà de ses contre-allées et pas assez citadine pour inciter à une vraie promenade, celle que l'on aurait aimé faire à pied.

Aujourd'hui encore, le Cours Jean Jaurès impose sa figure magistrale. Qu'on y passe ou qu'on l'observe depuis le surplomb de la Bastille, ce long trait sans fin crée une image forte, évidente. Voie de transit et de promenade, lieu de travail ou d'affaires, quartier résidentiel, espace de proximité, de commerce et de loisir, le Cours ne dicte pas un mode de vie unique mais semble se prêter avec plus ou moins de souplesse aux activités de ceux qui le fréquentent.

Plusieurs raisons militent aujourd'hui pour repenser l'aménagement de cet axe.

a) Tout d'abord, cet axe a subi pendant les trente dernières années les assauts d'une circulation automobile de plus en plus importante. S'il fut majestueux, le Cours est en maints endroits détérioré par les aménagements circulatoires successifs qui y ont été apportés. La baisse récente - et probablement provisoire - du trafic, justifie que ces aménagements intempestifs soient revus et corrigés pour redonner à l'axe, sinon sa qualité originelle, du moins la qualité qui sied à un espace public qui compte tant dans la vie de l'agglomération.

Or, une opportunité se présente. Depuis quelques années, l'autoroute A 480 traversant l'agglomération a délesté le Cours d'une part importante du trafic de transit qui l'empruntait. Cette baisse de régime crée une situation nouvelle qui pourrait être exploitée pour remédier aux dysfonctionnements qui se sont accumulés au fil du temps sur son parcours et, plus globalement, donner à cet axe les qualités urbaines qu'il n'a jamais eues.

b) Ensuite, si pendant longtemps cet axe traversait un no man's land (avant d'être une route ce fut d'abord une digue protégeant le territoire des débordements du Drac), il irrigue aujourd'hui un territoire qui s'est totalement urbanisé. Or cette urbanisation hâtive ne s'est pas faite avec l'axe mais en bonne partie malgré lui. Sauf dans l'espace central de l'agglomération, le Cours n'a pas structuré l'urbanisation, celle-ci s'est développée à côté de lui. Ainsi, à la sortie du centre de Grenoble, des maisons, des immeubles, des entreprises industrielles, des centres commerciaux se sont installés le long de la RN 75, et cette juxtaposition linéaire ne constitue pas à proprement parler "une ville". Les ensembles d'habitation, les équipements qui vivent le long du Cours doivent donc faire face à un déficit d'urbanité.

Or l'aménagement et l'usage actuels du Cours aggravent ce déficit au lieu d'y remédier. La coupure physique, les nuisances phoniques, l'insécurité qu'il crée nuisent fortement à la vie des quartiers. Pour l'aire urbaine irriguée par le Cours (près de 1000 hectares), l'amélioration des conditions d'habitabilité passe donc par un réaménagement profond de l'axe.

c) Enfin, si le Cours est le lieu de passage de la plus importante ligne de bus (par le nombre de voyageurs transportés), celle-ci offre, en terme de vitesse, le moins bon service du réseau. Dès 1997, un programme de travaux devrait être entrepris pour améliorer cette offre. Bien conçus, ces travaux pourraient constituer la première étape du réaménagement du Cours et amorcer un virage dans la manière de traiter l'espace public.

Telles sont les différentes questions à l'origine de cette étude engagée par les trois villes traversées par le Cours, la DDE de l'Isère et le SMTC. Son objectif consiste à établir un Schéma directeur d'aménagement, approuvé par l'ensemble des parties, indiquant les dispositions à prendre, à court et moyen termes, pour requalifier le Cours.

1.2. Déroulement de l'étude

Le présent chapitre résume le résultat du travail réalisé collectivement par les trois concepteurs (urbaniste, sociologue, paysagiste) dans le cadre de la mission qui leur a été confiée, entre septembre 96 et mars 97, sous la conduite du groupe de pilotage réunissant les cinq maîtres d'ouvrages.

Cette mission s'est déroulée en trois étapes:

a) La première étape a été consacrée à l'analyse urbanistique et paysagère du site, et à l'enquête sociologique (septembre/octobre 96).

b) La deuxième étape a été centrée sur les acteurs. Deux séminaires ont été organisés qui ont réuni, outre les maîtres d'ouvrages de l'étude, un éventail large d'acteurs institutionnels concernés par l'aménagement du Cours (octobre/décembre 96).

c) La troisième étape a d'abord fait la synthèse de l'analyse, de l'enquête sociologique et des séminaires. Puis elle s'est consacrée à la formulation des orientations d'aménagement constituant une première esquisse du Schéma directeur (janvier/mars 97)

Le présent document constitue donc la base de réflexion à partir de laquelle les acteurs locaux sont invités à prendre position. Le prolongement de l'étude pourrait s'effectuer de la façon suivante :

- Dans un premier temps (Avril 97): Prise de connaissance par les trois villes concernées par l'aménagement du Cours, le SMTC et la DDE 38, des travaux accomplis sous la conduite du Comité de pilotage, sur la base du présent rapport. Examen et discussion des orientations d'aménagement proposées.

- Dans un deuxième temps (Mai-juin 97) :

- . Affinage des orientations proposées et formulation des principes d'aménagement par les concepteurs (nouvelle mission à prévoir) en vue d'établir le Schéma directeur (documents graphiques et cahier des charges).

- . Examen des moyens que les maîtres d'ouvrages peuvent mobiliser pour mettre en œuvre ce Schéma directeur (phasage, financement, intégration dans les documents d'urbanisme réglementaires).

Simultanément, il pourrait être envisagé de présenter les enjeux et les principes de réaménagement du Cours sous une forme accessible au grand public en vue d'ouvrir une discussion large (forum).

1.3. Composition du groupe de pilotage

. Ville de Grenoble

- . Monsieur Jacques Savine, adjoint au Maire
- . Monsieur Paul Durand, dir. du service de Prospective Urbaine
- . Monsieur Favre, Chef de projet au SPU

. Ville d'Echirolles

- . Monsieur de Murcia, adjoint au Maire
- . Monsieur Géry, directeur de l'urbanisme

. Ville de Pont de Claix

- . Monsieur Blonde, adjoint au Maire
- . Monsieur Jaubert, directeur de l'urbanisme
- . Monsieur d'Orazio, chef de projet

. DDE de l'Isère

- . Monsieur Tailhan, dir. de l'Aménagement et de l'Urbanisme
- . Monsieur Pistono, 1ère Subdivision de Grenoble
- . Madame Garencq, BE/SAU

. Syndicat Mixte des Transports en Commun

- . Monsieur Claude Baret, Dir. des Services Techniques SMTC
- . Monsieur Picaud

. Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise

- . Monsieur Gaillardot

. Maîtres d'œuvre

- . Patrick Bienvenu, paysagiste
- . Guy Henry, urbaniste
- . Henry Torgue, sociologue

2. Le Cours Jean Jaurès : un grand axe de l'agglomération grenobloise en dégénérescence.

2.1 Un axe peu structurant pour l'urbanisation

Le rapide survol du rôle joué par le Cours dans le développement historique de l'agglomération grenobloise incite à penser que celui-ci a moins organisé spatialement l'urbanisation qu'il ne l'a permise. On peut en effet considérer que la croissance urbaine s'est effectuée en s'accommodant du Cours, davantage malgré lui que grâce à lui.

Né au 16^{ème} siècle, le Cours aménagé entre 1660 et 1684 par Nicolas Prunier de Saint André était à l'origine une digue protégeant le territoire contre les inondations du Drac. C'est alors la plus longue artère de France. Son implantation, son orientation, son positionnement géographique ne répondaient pas à un objectif précis en terme de composition spatiale ou d'organisation des déplacements. Au fil du temps, ce caractère d'origine a changé. Le Cours est d'abord devenu une grande route reliant Grenoble aux autres grandes villes du Sud et au littoral méditerranéen. C'est assez tardivement, avec le fort mouvement d'urbanisation d'après-guerre, que le Cours est devenu l'un des axes urbains les plus importants de l'agglomération et qu'il a joué un rôle structurant dans l'organisation des déplacements.

Cette dichotomie entre un axe et le tissu qu'il traverse permet de comprendre que le Cours aînt survécu aux siècles et qu'il soit aujourd'hui en butte à des perceptions contradictoires. Et l'on peut penser que cette dichotomie est à la fois ce qui le protège et ce qui le menace. Ainsi le Cours est à la fois perçu (vécu) comme un espace qui change de nature selon les tissus traversés et un espace d'une grande unité du fait de sa longue rectitude soulignée par la double rangée d'arbres. Il est à la fois perçu comme un axe qui facilite l'accès aux quartiers, aux équipements et aux entreprises qui le bordent, et comme ce qui gêne la vie des quartiers riverains. Commode pour les déplacements automobiles, il est inconfortable (voire dangereux) et peu attrayant pour les déplacements piétons et pour les cycles.

L'analyse des entretiens réalisés dans le cadre de l'enquête sociologique dont on lira au chapitre 3 le compte rendu détaillé, rend bien compte du fait que le Cours joue un rôle structurant plus fictif que réel. Tout se passe, en effet, comme si sa longueur et une certaine image traditionnelle lui conférait mécaniquement un rôle fort et déterminant, alors qu'il est très difficile, au vu des entretiens, d'en décrire les modalités effectives. C'est le premier paradoxe du Cours : même s'il marque l'espace, même s'il en est un critère descriptif essentiel, le Cours semble davantage fonctionner sur un mode isolé que comme vecteur d'urbanité à l'échelle de l'agglomération.

Sur le Cours, se vit donc une contradiction entre le sentiment d'incohérence qui prévaut parfois et le sentiment d'une grandeur de référence qui ne laisse que peu de traces dans les espaces quotidiens. La sensation dominante est que le Cours, non seulement ne structure aucune urbanité, mais joue plutôt par rapport à cette dernière un rôle de frein. En d'autres termes, cette "grande pénétrante", cette "épine dorsale" développe une monumentalité urbanistique et paysagère à laquelle son échelle accorde un crédit largement surdimensionné quant à l'effet de structuration effectif.

2. 2. Une figure forte dans le paysage urbain grenoblois

Le Cours atteste des efforts mis en œuvre par la Renaissance française, forte de ses acquis scientifiques et économiques, pour marquer le territoire et exprimer sa puissance sur une Nature souvent considérée comme la cause des misères moyenâgeuses. Ce geste prend d'autant plus de sens à Grenoble que la ville est soumise périodiquement aux débordements du Drac et de l'Isère.

Des milliers d'arbres alignés, dessinent alors une ligne parfaite dans ce fond de vallée encore peu habitée, à travers les méandres de la rivière, des marécages et des taillis hydrophiles. Cette ligne semble repousser les reliefs sur lesquels elle bute sans chercher à les mettre en valeur.

La ligne est d'autant plus forte dans le paysage que les alignements sont implantés sur une digue protégeant des assauts du Drac. Assez rapidement, la digue et les arbres deviennent une promenade ombragée, puis une voie de circulation. La route du Sud est ainsi tracée. Plus tard, la ligne est englobée dans la ville et les arbres guident l'alignement des façades.

Les espèces se succèdent (ormes, érables, sycomores, tilleuls et platanes). Plusieurs fois replantés ils sont toutefois maintenus selon les quatre alignements et sur la quasi totalité du parcours alors que d'autres artères plantées importantes comme l'avenue d'Eybens perdent leurs alignements sous la pression circulatoire. Sur la section grenobloise, de la Bastille à la rue des Alliés, deux alignements d'arbres ont disparu en 1980.

De nos jours, le Cours Jean Jaurès est d'abord visuellement perçu comme une large et très longue ligne droite qui ouvre des perspectives sur les montagnes environnantes. Malgré l'hétérogénéité de ses rives, il est perçu comme un espace unitaire du fait du caractère exceptionnel, très présent, des alignements d'arbres qui l'accompagnent sur tout son parcours.

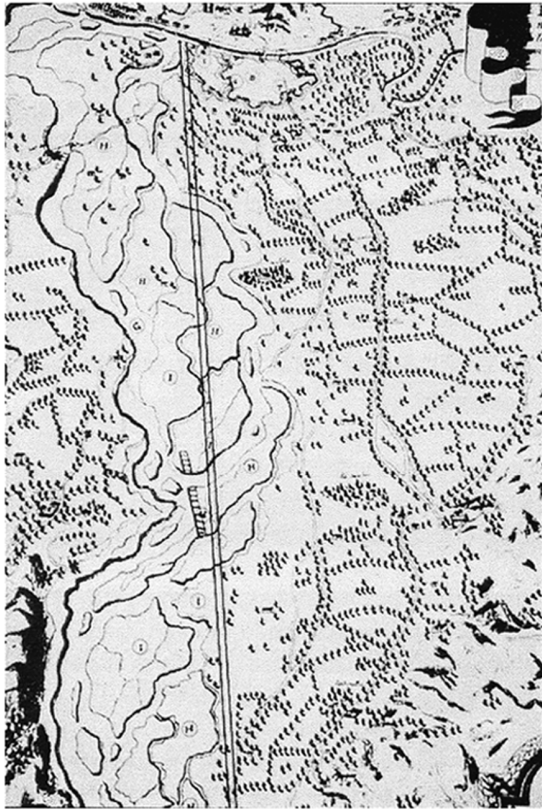
Aujourd'hui encore, par les perspectives qu'il ouvre et la configuration de ses alignements d'arbres, le Cours établit ainsi un lien original avec la Nature. Il est devenu au fil du temps une des voies du dialogue ville-nature dans l'agglomération grenobloise et malgré les vicissitudes de ses aménagements récents, on peut considérer que la force paysagère du Cours perdure et s'impose encore aujourd'hui comme ce qui établit un lien entre le monde urbain et le grand territoire.

Sous cet angle, le Cours reste un élément fondateur de l'identité de l'agglomération en terme de repère spatial.

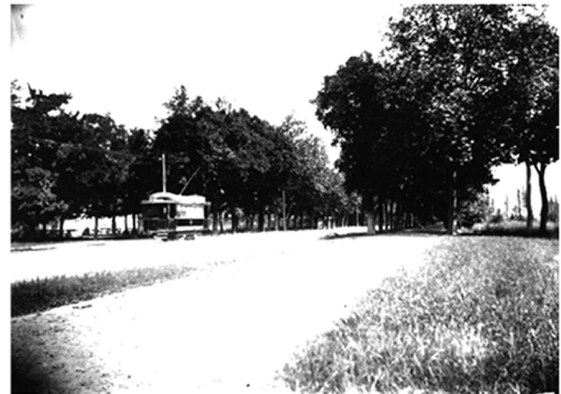
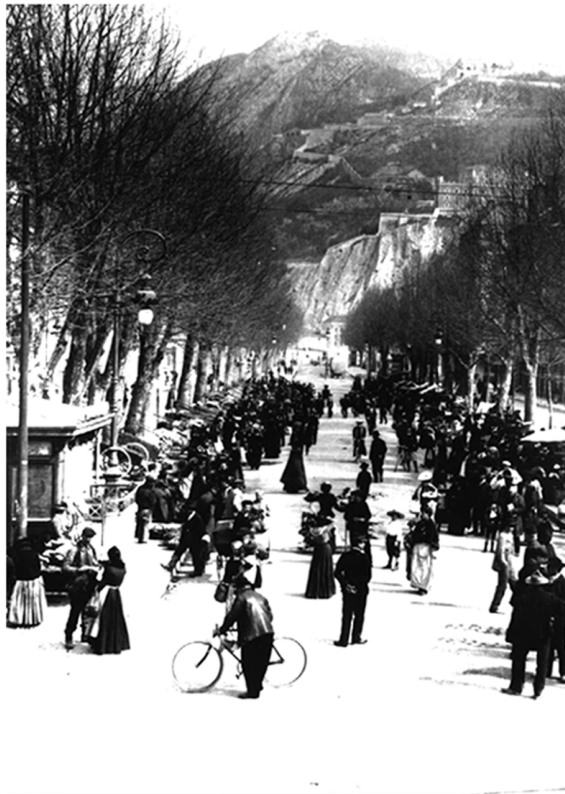
Cependant, les critères d'identification et de repérage révélés par l'enquête sociologique sont presque plus encombrants qu'utiles. S'ils fonctionnent bien dans une représentation globale, ils deviennent parasites dans les relations de proximité. Au niveau des images, le Cours trouve sa plénitude à l'échelle d'un plan d'ensemble ou lorsqu'il est contemplé des hauteurs de la Bastille, c'est-à-dire lorsque le recul et la distance permettent de le saisir dans une vision unitaire et cohérente. Mais toutes les autres échelles de perception et de pratique témoignent de conflits entre cette homogénéité relativement abstraite et l'hétérogénéité ressentie.

Dans la section Nord, le Cours comporte d'abord deux rangées d'arbres, puis quatre, procurant une ambiance chaleureuse, donnant de l'ombrage. Dans la section Sud, cette puissance et cette épaisseur prennent encore plus de force lorsque le Cours rencontre des espaces verts, des parcs, des allées transversales. On a parfois l'impression d'être en dehors de la ville.

L'enquête sociologique a montré que la grande longueur et la rectitude des alignements d'arbres renvoie pour beaucoup d'interviewés à un passé mythique du Cours, fait de prestige, de grandeur. Plus qu'un rapport imaginaire à l'histoire, qui ferait référence à une époque particulière, c'est un rapport à un ancien indistinct qui se tisse le long du Cours, comme si le Cours incitait à une perception décalée du présent.



Le Cours est comme un trait traversant la cuvette grenobloise. Sur les images montrant l'ancienne ville de Grenoble, la ligne droite, parfaite, laisse penser que la volonté de l'époque visait à affirmer une puissance à travers le territoire, à dominer la Nature qui provoquait des inondations.



2.3 Un axe principalement voué à la circulation

Les fonctions de la RN 75 ont évolué au cours de la période récente. Jusqu'en 1982, elle constituait l'axe Nord/Sud de distribution principale de l'agglomération et de liaison avec les Hautes Alpes. Depuis la mise en service de l'A 480, le mode de fonctionnement s'est nettement modifié. Le Cours est moins emprunté, notamment par le trafic de transit. Il conserve cependant son statut de Route Nationale et est considéré comme un itinéraire important pour l'agglomération, jouant le rôle d'itinéraire de délestage de l'A 480.

Fonctionnellement, le Cours présente les caractéristiques suivantes :

2.3.1. Une circulation globalement fluide pour les voitures

Les données disponibles en matière de circulation mettent en évidence la baisse (ou la stagnation) du trafic qui s'est opérée depuis la mise en service de l'A 480. Cette baisse de régime crée une opportunité pour aménager l'axe et développer les transports en commun. On ne dispose pas de chiffres récents concernant la circulation sur le Cours. La dernière étude de trafic, effectuée par *Transitec* en juin 90, a été réalisée avant que la déviation de Pont de Claix soit en service. Les chiffres qui sont utilisés aujourd'hui ne sont donc pas fiables, ce qui est fort regrettable pour valider les propositions d'aménagement. Cependant, cette fluidité ne se traduit pas, au vu des chiffres fournis par le SMTC, par une bonne performance des transports en commun, notamment de la ligne de bus n°8. D'évidence, le fonctionnement des carrefours à feux est le principal responsable de cette mauvaise performance. La priorité donnée aux bus aux carrefours - qui fait partie du programme de travaux programmés sur le Cours pour 1997 par le SMTC - devrait permettre d'y remédier.

Il reste que l'enquête sociologique a mis en évidence la bonne image de la ligne n° 8 auprès des personnes interviewées, autre paradoxe du Cours. Cette ligne est jugée pratique du fait qu'il n'y a pas de changement jusqu'au centre-ville. Curieusement donc, c'est sur le point où la demande des riverains est la moins forte que des investissements vont être prochainement engagés...

2.3.2. Une utilisation ambiguë des contre-allées

Le long du Cours, les contre-allées ont une utilisation ambiguë. Elles servent à la fois à la desserte et au stationnement des immeubles riverains, et de troisième voie de circulation pour compléter le fonctionnement des carrefours (elles permettent les tourne-à-gauche).

Accessoirement, elles servent aussi d'itinéraire de délestage lorsque les voies centrales du Cours sont encombrées.

Ce mode de fonctionnement explique les principaux problèmes rencontrés par la circulation des véhicules sur le Cours. Ainsi, nombre d'accidents ont lieu au débouché des contre-allées : soit que les véhicules tournant à droite depuis la voie principale coupent la route à ceux qui sortent de ces contre-allées, soit que ceux qui tournent à gauche en empruntant ces contre-allées entrent en collision avec les véhicules circulant sur la voie principale.

La fonction primordiale que les contre-allées devraient jouer - permettre à la vie locale de se développer à l'abri du fort trafic - est notablement handicapée par la pression du stationnement des véhicules particuliers. La situation la plus choquante est bien sûr celle de la section nord du Cours où les voitures sont encouragées à occuper les trottoirs. Les enquêtes de stationnement récentes menées sur la partie Nord de la section grenobloise du Cours montrent que les voitures en stationnement sur les trottoirs représentent 1/3 de l'ensemble des capacités de stationnement sur le Cours. On peut donc dire que c'est gênant sans être très utile. Les enquêtes de rotation des véhicules en stationnement indiquent que le stationnement disponible est bien utilisé par les riverains. 70 % des usages seraient, d'après ces enquêtes, de courte durée. Ces 70 % occupent 40 % de l'espace du fait de la rotation des véhicules. Mais partout ailleurs, la situation n'est guère plus satisfaisante. Les facilités données au stationnement le long des contre-allées ont pour contrepartie l'étroitesse des trottoirs, les cheminements latéraux sont, sinon dangereux, inconfortables et insécurisants.

2.3.3. Un espace dangereux pour les cycles et les piétons

Conséquence directe des aménagements qui ont été réalisés au fil du temps pour faciliter la circulation des véhicules, le Cours est un espace particulièrement dangereux. Ainsi, sur 1000 accidents répertoriés dans une année, 120 ont lieu sur le Cours alors que celui-ci n'accueille que 20 % de la circulation de l'ensemble du réseau. Les 2/3 de ces accidents concernent des piétons ou des cycles.

L'enquête sociologique confirme que le quasi abandon du cheminement des piétons et de la circulation des cyclistes le long du Cours s'explique, pour les personnes interviewées, par les difficultés dues aux problèmes de traversée. Il semble que le sentiment d'insécurité soit particulièrement présent aux abords des équipements scolaires (Cf le témoignage de M. Verneyre, directeur du lycée Jean Jaurès lors du second séminaire, chapitre 2).

2.3.4. Un espace bruyant

Autre conséquence directe de l'importance du flux de circulation, le Cours est perçu comme un espace très bruyant. La circulation automobile sur le Cours modère fortement la perception qu'ont de cet espace les riverains, habitants ou usagers réguliers. Pour ceux qui résident aux abords du Cours, on peut considérer qu'il y a une corrélation étroite entre la pratique résidentielle et le bruit routier. D'ailleurs le départ d'un certain nombre d'habitants de beaux immeubles l'atteste.

2.3.5. Un espace peu favorable à la vie sociale

En résumé, on peut considérer que ce qui obère la vie urbaine aux abords du Cours est le pendant de ce qui en fait la principale qualité. Si l'enquête sociologique montre qu'il est communément admis que son fonctionnement, en tant que voirie, est plutôt satisfaisant, que la circulation y est fluide et qu'il remplit convenablement son rôle de distributeur des flux automobiles, il est aussi reconnu que ce sont ces mêmes qualités qui en font un espace difficile à vivre. Et tel est bien le second paradoxe du Cours : son "bon fonctionnement" pour la circulation motorisée agit comme un masque à ses dysfonctionnements urbains.

L'enjeu semble donc clair : si le Cours restait limité à un rôle mono-fonctionnel d'espace voué à la circulation, son avenir se confondrait avec le spectre d'une "autoroute résidentielle". Si l'effet de barrière se maintenait et s'affirmait, la vocation urbaine de proximité se trouverait réduite aux échanges minimaux.

Dès lors, les témoignages recueillis qui insistent sur le divorce entre la double vocation du Cours comme lieu de passage et lieu de vie se trouveraient confortés. Le déséquilibre entre ces deux termes serait vécu comme une défaite devant l'impérialisme de l'automobile. C'est en ce sens que la règle fonctionnelle peut être un masque qui cache une dimension totalitaire. Sur cette mono-fonctionnalité ressentie, beaucoup d'insatisfactions et de malaises sont exprimés qui témoignent de préoccupations profondes.

Poser cet enjeu débouche sur une série de questions : la domination automobile, ressentie comme un fatalité, est-elle réversible et sous quelle forme ? Peut-on conserver la fluidité de la circulation tout en diminuant les nuisances (bruit et pollution) ? Le Cours peut-il devenir un des axes forts où l'agglomération met en place une alternative à une mobilité prioritairement automobile ? Comment concilier passage et vies locales ?

En résumé, l'omniprésence de la voiture, facteur de danger, source de bruit, renvoie ainsi à deux attitudes:

- une attitude de fatalité légèrement corrigée par la reconnaissance de la fluidité de la circulation.
- une attitude d'exaspération et de souhait d'une réforme profonde du mode de circulation sur le Cours.

2.4. Le Cours, un espace public menacé

On l'a vu, la vision dominante du Cours en fait, actuellement, un axe de déplacement, alors que cet axe a joué par le passé le rôle d'un espace public au sens fort. Le Cours Jean Jaurès appartient en effet à la famille de ces "grands boulevards" rectilignes qui, dans plusieurs villes françaises (le boulevard reliant Lille, Roubaix et Tourcoing, le boulevard du Prado à Marseille, le boulevard Jean Jaurès à Saint-Etienne, etc) ont structuré la croissance de ces villes. Ils leur ont permis d'affirmer leur notoriété, d'accéder au rang de "grande ville".

Certes, ainsi qu'on l'a rappelé précédemment, le Cours a une histoire particulière qui le distingue d'autres grands axes dans d'autres villes. Il a été longtemps et reste encore, par endroits, davantage une grande route qu'un véritable boulevard. C'est sans doute ce qui explique la force du processus de dégradation qu'il a subi au cours des trois dernières décennies sous la pression du trafic automobile, au point que ses qualités d'espace public sont aujourd'hui gravement menacées. D'autant que d'autres facteurs renforcent ce processus : les concessionnaires (EDF/GDF, Télécom, etc) ont implanté de manière anarchique leurs installations techniques (armoires, bornes, etc.) aussi hétéroclites que les bâtiments et qui ont parfois fait disparaître les arbres ; l'éclairage public a été réalisé sans souci d'unité, en ne s'adressant qu'aux véhicules ; la publicité, en relation directe avec l'importance du flux automobile, a envahi les rives du Cours ; sur une seule séquence de 3 km, on ne compte pas moins de 200 panneaux publicitaires, etc.

L'enquête sociologique a montré combien les grenoblois sont attachés aux alignements d'arbres. Pour nombre de personnes interrogées, les arbres sont à la fois perçus comme les témoins d'un passé majestueux et comme ce qui donne aujourd'hui au Cours sa présence existentielle.

La dimension physique des alignements impressionne et les qualificatifs sont élogieux ("une route à perte de vue vers le paradis", "les Champs Elysées", "la fierté des grenoblois", etc.).



La dimension vivante de l'arbre, comme souffle du passé, rassure et inquiète : sa longévité (l'arbre centenaire est souvent cité), rapproche fortement le passé du présent en même temps qu'elle accentue l'inquiétude devant la vieillesse, la maladie et la disparition. Les opinions émises associent pollution, maladies, coups, blessures, tailles, abattages comme autant de vicissitudes d'une vie moderne dominée par l'automobile et abolissant un "passé" clément et béni pour l'arbre.

Il est de fait que la logique routière qui s'est exercée sans retenue au cours des dernières décennies, a battu l'arbre en brèche : réduction des terre-pleins, imperméabilisation des chaussées, passages de réseaux, coups répétés des véhicules, blessures puis nécroses et maladies, tailles excessives, déséquilibre entre les systèmes foliaire et racinaire, contagions, abattages, etc. La vie de l'arbre sur le Cours est dure, et d'autant plus dure qu'il se situe en milieu urbain dense.

Certes, quand le milieu est plus clément, l'arbre reprend ses droits (c'est le cas dans la troisième séquence dite de "l'allée échirolloise"). Le platane, pour peu qu'il ne soit pas taillé, montre alors une charpente impressionnante, une frondaison lumineuse et une écorce douce, marbrée, qui prend bien la lumière.

2.5 Le cours Jean Jaurès, un axe de développement ?

Depuis plusieurs années, le développement de l'agglomération grenobloise s'effectue principalement par la croissance des communes limitrophes. La population des communes de la deuxième couronne croît fortement alors que les communes de la première couronne (qui avaient spectaculairement crû au cours des années 50-60) stagnent aujourd'hui et que la ville de Grenoble perd continuellement, depuis plusieurs recensements, une partie de sa population.

Il en est de même pour ce qui concerne l'activité économique. Les emplois se créent à la périphérie de l'agglomération alors que les communes du centre, et Grenoble en particulier, enregistrent l'essentiel de la baisse. Conséquence directe : la croissance de la périphérie accroît les déplacements domicile/travail.

Ainsi, alors que les trois communes traversées par la RN 75 ont connu, hier, une croissance forte, elles sont aujourd'hui confrontées au déclin démographique et économique.

Cette situation, qui n'est pas spécifique à l'agglomération grenobloise, a de quoi inquiéter. Sans entrer dans l'analyse des multiples causes qui expliquent ce déclin, on peut considérer que l'aménagement urbain y joue un grand rôle. Le cadre de vie qui s'est hâtivement

aménagé pour faciliter cette forte croissance n'offre pas les qualités urbaines suffisantes pour retenir la population. Par ailleurs, du fait du développement des infrastructures routières et de la motorisation des ménages, les lieux de vie éloignés sont devenus aisément accessibles et entrent en concurrence avec les lieux urbanisés de longue date, qui ont vieillis. L'aménagement urbain peut-il contribuer à donner aux secteurs hâtivement construits de l'entre-deux-guerres la qualité urbaine qui leur manque et leur permettre de résister à cette concurrence ? Poser la question est déjà y répondre et éclairer la finalité que pourrait revêtir l'aménagement du Cours.

De la place Hubert Dubedout à Grenoble jusqu'à la place du 8 Mai 1945 à Pont de Claix, on compte 487 entreprises commerciales, prestataires de services et industrielles représentant, au total, 1683 emplois.

On rencontre deux types de commerces le long du Cours : des grandes surfaces (forte représentation) et des commerces spécialisés desservant les quartiers ou exploitant l'effet vitrine du grand axe (concessionnaires automobiles notamment). La part des commerces dans le volume des activités le long du Cours est importante, mais, globalement, on peut considérer que la vie commerciale est en déclin.

Comme cela a été mis en évidence lors du deuxième séminaire (cf. chapitre 2), les commerçants des deux côtés du Cours ne se connaissent pas. Il n'y a guère qu'un groupement en cours de constitution dans le secteur du carrefour du Cours Jean Jaurès avec les Grands Boulevards qui dément cette constatation et, à l'extrémité Sud du Cours, l'association des commerçants de Pont de Claix qui regroupe tous les commerçants du centre. De même, a été mis en évidence le fait que la majorité des commerçants considèrent que la forte circulation du Cours ne leur apporte pas grand'chose dès lors que celui qui passe ne peut pas s'arrêter facilement (Cf intervention de M. Lollini / CCI, second séminaire). Ce que, de son côté, l'enquête sociologique réalisée auprès des commerçants a confirmé, en constatant que ceux-ci ne sont pas aussi favorables qu'on pourrait s'y attendre au maintien de la circulation en l'état.

Reste alors à considérer la question des activités non commerciales. Le Cours peut-il dynamiser le développement des activités économiques ?

Ainsi que cela a été évoqué au cours du deuxième séminaire (cf. l'intervention de M. Champ), l'agglomération grenobloise a connu des déperditions industrielles assez considérables depuis vingt ans. Les industries du nord de la ville ont disparu. Le gros du développement (technologie, matière grise...) est encore lourdement focalisé vers le Nord-Est avec des possibilités de consommation d'espaces relativement importantes. La partie la

plus concurrente de l'espace irrigué par le Cours, qui fonctionne en cul-de-sac, est constituée par le Voironnais.

Sur le Cours, on note qu'il n'y a pas de représentant de l'une des grandes forces industrielles qui assurent ou vont assurer dans l'avenir le développement de l'agglomération. Une des vocations possibles le long du Cours peut-elle être le commerce de gros inter-industriel, comme cela a été évoqué lors du deuxième séminaire ? Quels autres secteurs économiques peuvent être explorés ? En l'état, et avant de connaître les réponses qui peuvent être apportées pour faire face à la déperdition industrielle progressive qui affecte l'espace irrigué par le Cours, la position qui pourrait être adoptée consisterait, à défaut d'y remédier, à accompagner ce processus plutôt que de le subir.

En conclusion, on peut dire que même si l'aménagement du Cours n'est pas aujourd'hui à l'ordre du jour, celui-ci s'impose comme un problème extrêmement présent à l'agglomération toute entière. Et celle-ci ne pourra éviter de l'affronter qu'au prix d'un assujettissement à l'automobile, dangereux à terme, et d'un cloisonnement des quartiers qui risque d'handicaper progressivement les urbanismes des trois communes.

3. Orientations pour un Schéma Directeur

3.1. Le fil conducteur du réaménagement du Cours : développer des dynamiques transversales

Les souhaits les plus couramment exprimés lors de l'enquête sociologique et des deux séminaires convergent vers une position commune : le Cours doit redevenir un axe multi-dimensionnel. A cette fin, il convient de resituer son aménagement possible dans un projet urbain d'ensemble.

La dégradation apparente et le laisser-aller perçu dans l'accumulation d'interventions hétéroclites semblent aujourd'hui prendre le pas dans les représentations sur l'image de prestige que le Cours a pu incarner en d'autres temps, même si les références au passé sont plus symboliques que précises dans l'imaginaire des personnes interviewées. Figé dans un rôle non assumé de structuration urbaine et asphyxié par une circulation qui le légitime sans le faire vivre, le Cours est un espace public malade. Sa dimension fonctionnelle a été sur-développée au détriment de ses dimensions sociales et symboliques.

Or, sur toute sa longueur, le Cours dessine des profils urbains différents et abrite une importante population de résidents. Pour la plupart d'entre eux, deux niveaux de perception cohabitent : une vision d'ensemble et une vision locale qui renvoient à la double identité vécue du Cours, globale et sectorielle. Il n'y a guère que la partie du Cours proche du centre-ville qui soit créditée d'une capacité à être vécue comme un quartier. Au-delà du carrefour de l'Aigle, cette perception devient problématique. Sans rechercher une optimalisation illusoire - le Cours égrenant une succession de quartiers-modèles - les habitants voudraient échapper au systématisme de l'effet d'aspiration de la vie locale par le transit.

Cette préoccupation s'accorde en bonne partie avec les intentions urbanistiques mises en avant par les trois communes concernées par l'aménagement du Cours : Grenoble cherche à relier le nouveau quartier d'Europole avec le centre-ville et lance l'aménagement de la liaison est-ouest par les Grands-Boulevards ; Echirolles poursuit l'édification de son centre-ville et souhaite renforcer les liens de celui-ci avec les quartiers Ouest ; Pont de Claix met en œuvre un projet de restructuration du bourg avec le double objectif de renforcer la vie de son centre et de marquer la porte d'entrée de l'agglomération. Dans chaque cas, la question de la transversalité du Cours est au cœur des enjeux urbanistiques.

Le Cours constitue essentiellement un élément de rupture, d'autant plus que l'axe de circulation est redoublé par les grandes emprises industrielles et le chemin de fer.

Pour l'agglomération grenobloise asphyxiée par la circulation automobile, l'aménagement du Cours pourrait constituer un moment fort de reconquête urbaine. Il s'inscrirait dans la logique de la politique du développement des transports en commun qui contribue à limiter la circulation des véhicules particuliers dans la zone centrale de l'agglomération. Sous cet angle, le réaménagement du Cours serait une bonne manière de profiter de l'existence de l'autoroute A 480, qui double la RN 75. A noter que ce réaménagement serait aussi cohérent avec le DVA de l'agglomération (établi en 1993) qui prévoit la création d'une tangentielle Est/Ouest (pour décharger la rocade Sud et assurer la jonction entre A 48 et A 41).

3.2. Esquisse du Schéma Directeur

On l'a vu, l'interrogation sur le Cours passe par une appréciation sur le cadre de vie de ses riverains. Les opinions émises lors de l'enquête sociologique témoignent clairement du désir que le Cours dépasse son rôle d'axe de transit et s'intègre davantage aux systèmes urbains traversés.

L'élaboration du Schéma directeur passe par l'examen de plusieurs questions clés :

1° Comment renverser la dominance automobile ? Peut-on conserver l'atout (la fluidité de la circulation) et supprimer l'inconvénient (les nuisances phoniques) ?

2° Comment concilier transit et vie locale ? Avec sa configuration propre et les pratiques qu'il a stratifiées, comment le Cours peut-il regagner une épaisseur urbaine et une vie symbolique qui lui permette d'acquérir la dimension d'un axe fédérateur ?

3° Quel parti d'aménagement adopter qui anticipe sur l'installation d'un transport en commun en site propre dans le futur ? Est-on en mesure, aujourd'hui, de prendre des options définitives dans ce domaine ?

4° Quelle relation entre la Ville et la Nature peut s'opérer du fait de la présence des arbres, des vues lointaines ? Comment restaurer la dimension "verte" de l'axe ? En corollaire de cette question, on pourrait se demander comment créer une qualité urbaine d'espace public non fondée sur le commerce.

5° Enfin, à quelles échéances de temps le projet d'aménagement peut-il raisonnablement se placer et quels moyens (notamment financiers) les villes et les organismes publics prévoient-ils d'y consacrer ? Un aménagement cohérent sur la globalité du Cours supposant une intervention intercommunale, les villes y sont-elles favorables ?

Sans attendre que ces questions soient toutes résolues, on peut considérer que le Schéma directeur qui doit encadrer l'aménagement à court, moyen et long termes de l'axe Jean Jaurès/Saint André devrait au moins répondre aux trois objectifs suivants :

Le premier objectif consisterait à valoriser le Cours en tant qu'espace public fédérateur, ce qui suppose que soit estompé l'effet de barrière au profit des usages et que soit réanimée une multi-fonctionnalité.

Le second objectif consisterait à profiter de la baisse de trafic sur le Cours pour développer les transports en commun,

Enfin, sans remettre en cause la force de sa dimension Nord-Sud clairement affirmée par son identité paysagère, ni remettre en cause son rôle structurant dans l'organisation des flux de circulation, le troisième objectif viserait à mettre en œuvre une série d'aménagements, modulés selon les séquences, qui privilégient les latéralités du Cours et les liaisons transversales.

3.2.1. Premier objectif : régénérer l'espace public , recréer un lieu

En l'état, le plus urgent consiste, d'abord, à stopper le processus de banalisation et de dégradation engagé et fortement ressenti par les personnes interviewées. Sous cet angle, un Cahier des charges clair et efficace (ou une Charte) pourrait être élaboré indiquant à tous ceux - maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage, concessionnaires publics et constructeurs privés - qui interviennent à un titre ou à un autre sur le Cours, la ligne de conduite à adopter. L'application de ce Cahier des charges pourrait être gérée par un concepteur intervenant sur une longue durée à titre de conseil auprès des différents intervenants.

Soulignons-le, ce Cahier des charges ne devrait pas être lié à un projet précis d'aménagement, son rôle consisterait essentiellement à fixer un certain nombre de directives dont la mise en application au quotidien permettrait de mettre fin au processus actuel de dégradation qui voit les différents intervenants accumuler leurs interventions dans le plus grand désordre fonctionnel et esthétique. A titre indicatif, les grands principes de traitement de l'espace public énoncés par le Cahier des charges devraient concerner :

- les traitements de sol
- la géométrie en plan et l'altimétrie
- les plantations
- le mobilier urbain

- le traitement des stations
- l'éclairage public (on pourrait imaginer la mise en place d'un "plan lumière")
- les interventions artistiques.

Relevons que deux types d'intervention sont clairement indiqués comme des écueils à éviter par les personnes qui ont été interviewées dans le cadre de l'enquête sociologique : celles qui seraient assimilées à des effets de contrainte sans contrepartie pour la qualité de la vie (par exemple une action limitant la circulation sans solution alternative) et celles qui se résumeraient à un effet de décor (par exemple la pose de bacs à fleurs sans aménagement pour les piétons). Même si une certaine fatalité accompagne les opinions sur le Cours, l'enjeu est clairement perçu comme relevant de la décision politique au sens volontaire et global du terme et non au niveau d'un aménagement urbain de détail.

L'aménagement du Cours Jean Jaurès pourrait s'inspirer de l'expérience barcelonaise, et devenir une sorte de lieu d'expérimentation où l'on pourrait démontrer, par des actes, qu'un processus de régénération urbaine commence par un travail sur l'espace public. D'autant que cette expérience démontre que la requalification de l'espace public a des conséquences sur l'investissement privé, qu'elle régénère les formes du partenariat public/privé.

Enfin, il conviendrait de mettre en place des aménagements physiques de l'espace pour faire baisser la vitesse, ce qui irait dans le sens d'une amélioration de la sécurité et donc de l'effacement de l'effet de coupure. On observe en effet qu'un nombre important de voitures roulent couramment à 80 Km/h et plus sur le Cours (Enquête accidents DDE 38 effectué en 1989).

3.2.2. Deuxième objectif : profiter de la baisse de trafic sur le Cours pour développer les transports en commun

L'usage du Cours s'est beaucoup modifié depuis la mise en service de la déviation de Pont de Claix. On estime en effet que le trafic du jour le plus chargé de la semaine est passé de 30 000 à 15 000 véhicules par jour. Cette baisse de trafic crée une opportunité pour aménager cet axe et reconquérir le terrain perdu du temps où la pression circulatoire était forte. A défaut, sous l'effet de l'augmentation continue des déplacements particuliers, on assistera, du fait de l'engorgement de certaines infrastructures, à un report de trafic. Dans peu d'années, la conjoncture actuelle aura probablement disparu. Il convient de profiter dès maintenant de cette opportunité offerte par la baisse du trafic sur la section Sud et sa stagnation sur la section Nord pour développer les transports en commun et mettre en place des aménagements du Cours qui entérinent la baisse de régime du trafic des voitures particulières.

Au plan administratif - et le rôle du Cours dans l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération se modifiant - on peut se demander s'il est nécessaire qu'il conserve son statut de Route Nationale. Ne faudrait-il pas envisager le déclassement de cet axe pour faire correspondre son statut avec l'usage que l'on souhaite lui donner ?

Il convient à ce propos de rappeler qu'il n'y a pas de véritable politique de développement des transports publics sans mesures restrictives à l'égard des voitures particulières. La politique qui se développe sur l'agglomération grenobloise dans ce domaine (actions du SMTC) devrait se traduire par une politique plus coercitive vis-à-vis des voitures individuelles. Le moment fort de cette politique devrait coïncider, dans les prochaines années, avec la mise en service d'une troisième ligne de tramway.

C'est donc maintenant qu'il convient de mettre en place des aménagements limitant durablement le trafic sur le Cours . A cette fin, le Schéma directeur pourrait proposer :

1. De placer un verrou à chaque extrémité du Cours (à l'entrée de Pont de Claix et au carrefour de la Bastille) ;
2. De placer d'autres verrous à d'autres endroits stratégiques (voir par exemple le système des "portes" dans la traversée d'Echirolles).

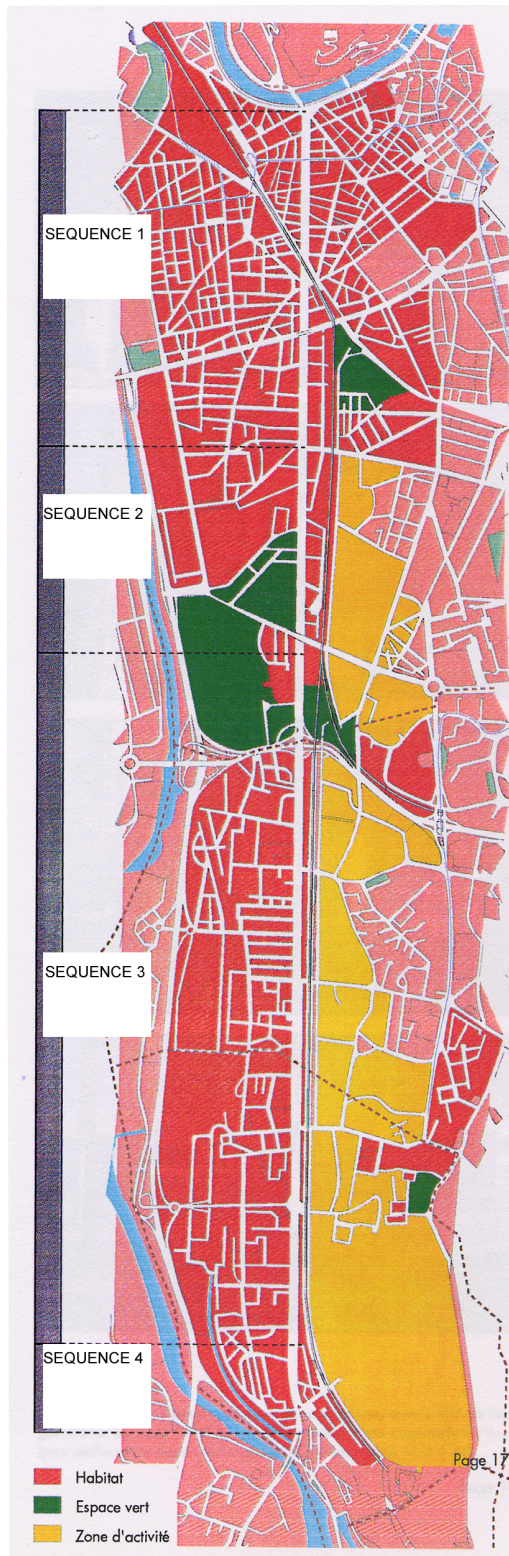
Concernant les dispositions à mettre en œuvre pour développer les transports en commun, plusieurs questions se posent :

- Faut-il créer un couloir réservé sur toute la longueur du Cours ? Pour notre part, nous ne pensons pas opportun de mettre en place un site propre sur toute la longueur du Cours. La circulation étant globalement très fluide, le site propre ne se justifie qu'aux endroits où la circulation est difficile. La vitesse actuelle sur la séquence Sud, jusqu'au carrefour du Rondeau est de 19 Km/h. Plus on se rapproche du centre plus la vitesse diminue.
- L'installation d'un TCSP (voire d'un tramway) sur le Cours n'est pas encore à l'ordre du jour. C'est une perspective à long terme. Y a-t-il des dispositions conservatoires à adopter ?

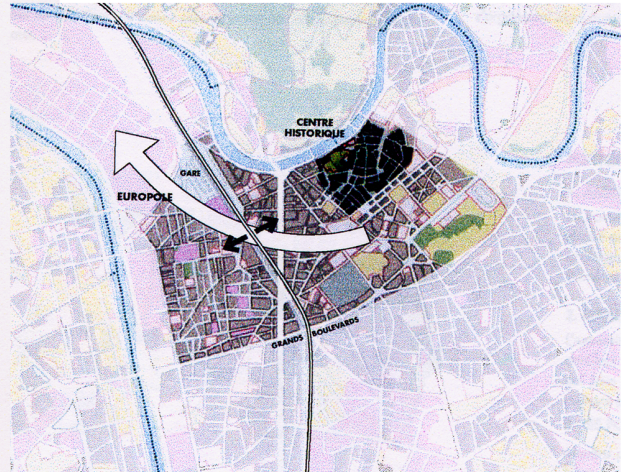
3.2.3. Troisième objectif : mettre en œuvre une série d'aménagements privilégiant les latéralités du Cours et les liaisons transversales

D'un bout à l'autre du Cours, le besoin se fait fortement sentir d'organiser fonctionnellement et spatialement des relations transversales contrecarrant la coupure créée par les aménagements réalisés n'ayant pour objectif que de favoriser la circulation des véhicules à moteur. Là encore, selon les séquences de l'axe, la problématique de la transversalité varie et les réponses qui peuvent être apportées diffèrent.

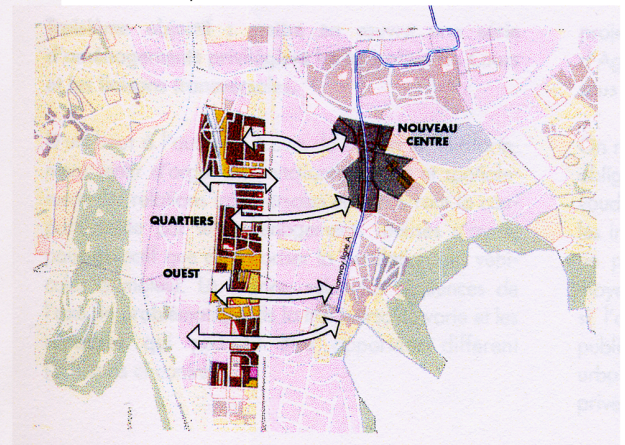
Séquences d'aménagement et objectifs



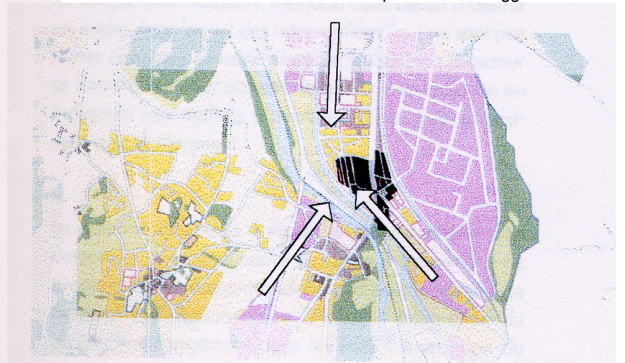
Grenoble redéfinir la centralité et créer un espace fédérateur



Echirolles relier les quartiers ouest au nouveau centre-ville



Pont de Claix traverser le centre-ville et marquer l'entrée d'agglomération



3.2.4. Quelle stratégie, quels moyens mettre en œuvre pour aménager le Cours ?

Il semble acquis que l'on ne s'achemine pas vers une intervention lourde sur le Cours dans les cinq années qui viennent. C'est donc par l'addition d'interventions séparées relativement autonomes que la requalification du Cours pourra s'opérer. Cela ne rend que plus utile l'adoption par les communes d'un Cahier des Charges leur permettant d'agir de manière coordonnée.

Pour ce qui concerne la forme que le Schéma directeur pourrait revêtir, on peut considérer qu'il serait sans doute vain de vouloir définir un parti d'aménagement indiquant de manière très précise l'organisation de l'espace futur. En d'autres termes, on ne peut guère imaginer de produire un projet d'aménagement qui, une fois dessiné, serait mécaniquement réalisé au fil du temps. Une meilleure méthode consisterait à définir un cadre dans lequel des interventions (qui ne sont pas toutes connues) devront s'insérer, le Schéma directeur se fixant alors pour objectif de guider une évolution en indiquant aux maîtres d'ouvrages ce sur quoi ils peuvent agir et comment.

La question des outils à mettre en œuvre amène à se demander dans quel cadre juridique il conviendra de promulguer les recommandations d'aménagement de l'espace ? (Création d'une ZPPAUP ? Intégration du projet d'aménagement dans les POS ? Inscription du projet d'aménagement dans le Schéma Directeur d'Agglomération en profitant de la révision du SDAU ; sous quelle forme ?)

On ne peut guère imaginer qu'en légiférant on puisse obliger les investisseurs à faire des choses qu'ils ne voudraient pas faire. Il faut donc trouver le moyen de les inciter. La question de la restructuration du Cours ne peut être résolue en recourant, seulement, aux moyens de l'urbanisme réglementaire. Autrement dit, si l'on souhaite que les interventions sur l'espace public soient le point de départ d'une reconquête urbaine, il importe de créer les conditions pour que le privé et le public coopèrent.

Sous quelle forme associer les riverains, les associations (d'usagers, de commerçants) à la mise en œuvre des "orientations d'aménagement" du Cours ?

3.3. Principes d'aménagement des séquences

3.3.1. Redéfinir la centralité grenobloise

Confiné dans les étroites limites du centre historique, le centre actuel de Grenoble n'est pas à l'échelle de l'agglomération. Cette situation est d'autant plus dommageable qu'un fort mouvement d'extension de la centralité vers l'Ouest tend à s'exercer. En témoigne l'installation d'Europole et la mutation du quartier Berriat.

Or, ce mouvement d'extension se heurte à deux barrières fortes : le Cours Jean Jaurès et la voie ferrée et ce double effet de coupure n'est pas contrebalancé par des voies transversales fortes.

Au lieu de jouer le rôle de frontière entre l'Est et l'Ouest, le Cours Jean Jaurès devrait exercer un rôle fédérateur. Au lieu de séparer les quartiers, il devrait les réunir. Au lieu de faciliter le transit, il devrait accueillir les déplacements lents.

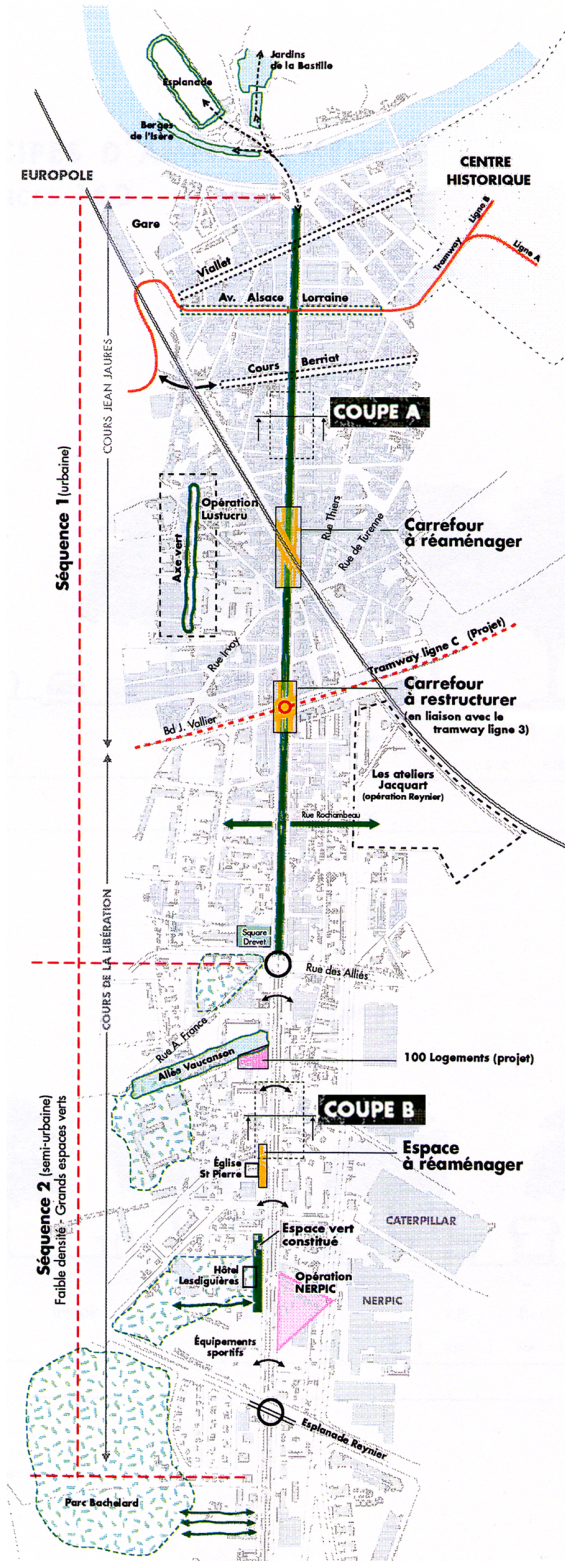
3.3.2. Faire du cours Jean Jaurès un espace fédérateur

De la place de la Bastille au carrefour de la rue des Alliés (sur la première séquence du Cours et une partie de la deuxième), il est proposé de créer un large terre-plein central marquant fortement l'aménagement de l'espace. Explicitement voué à la circulation des piétons, cet espace de déambulation introduirait une rupture nette avec le fonctionnement actuel du Cours : dans la zone urbaine la plus dense de l'agglomération, les voitures reprennent la place qui leur sied, l'espace public est traité avec générosité.

Du fait de ses dimensions, de son traitement, de sa situation dans la ville, un tel espace recèlerait des potentialités pour le déroulement d'activités imprévisibles. Des installations légères ou provisoires (marché forain, braderie, etc), pourraient s'y implanter, cette diversité conférant au Cours sa dimension fédératrice.

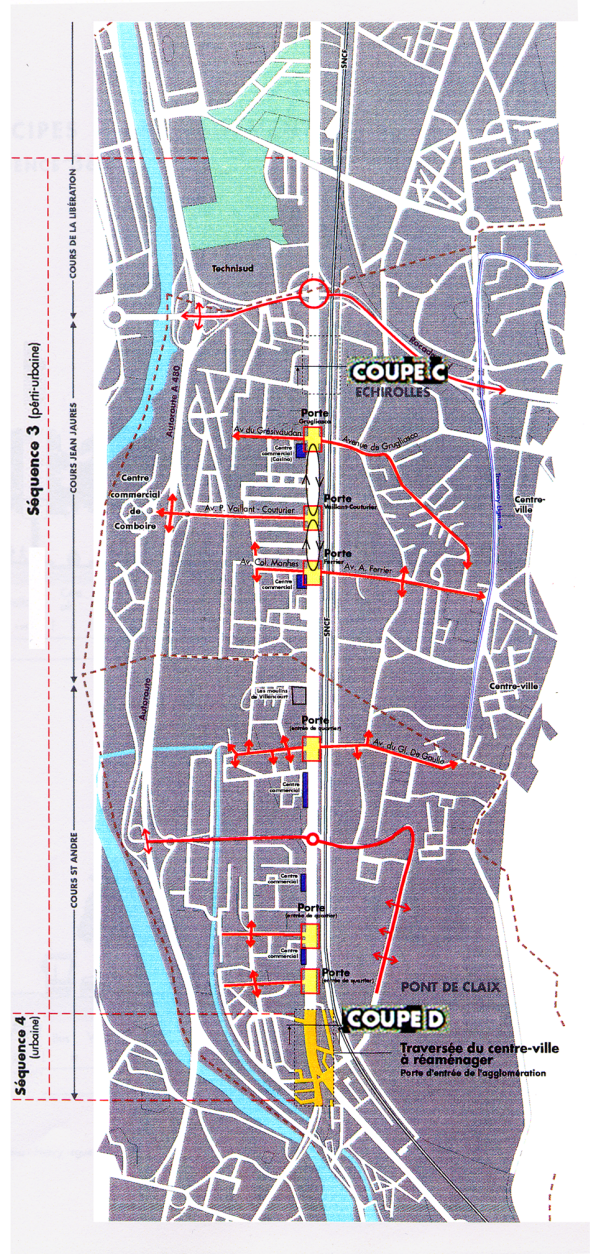
A court terme, les transports en commun (bus) pourraient circuler sur des emprises aménagées en bordure du terre-plein central. A long terme, ces emprises pourraient être affectées au tramway.

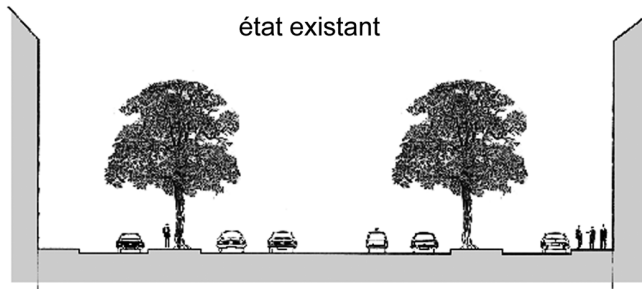
2 séquences nord (Grenoble)



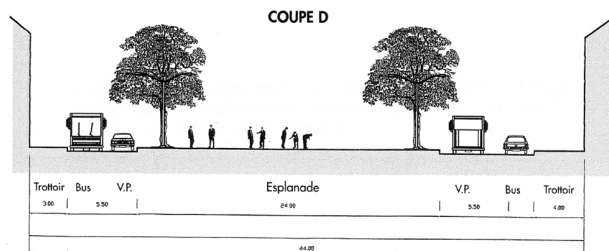
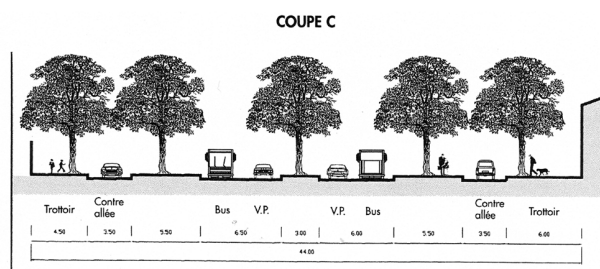
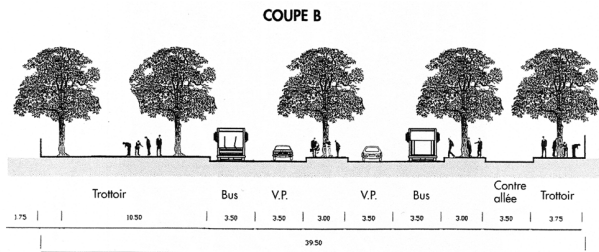
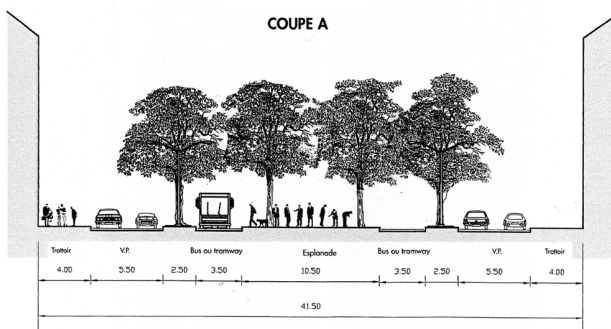
Principes d'aménagement (plans)

2 séquences sud (Echirolles et Pont de Claix)

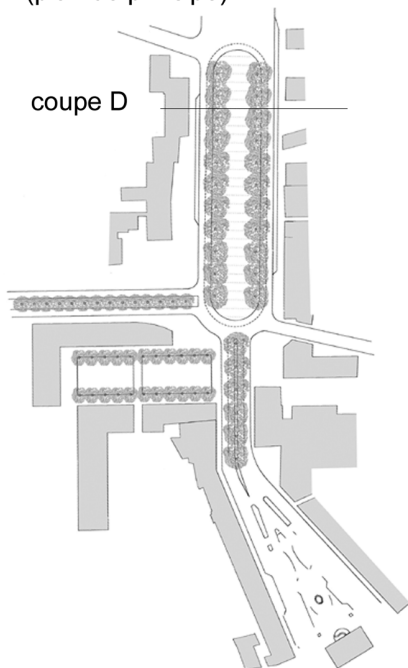




Principes d'aménagement (coupes)



Centre de Pont de Claix
(plan de principe)



3.3.3. Pont de Claix : centre-ville et entrée d'agglomération

a) Améliorer la traversée du centre-ville

La traversée du centre de Pont de Claix par le Cours St-André est problématique. Entre les deux côtés du Cours, la coupure est grande et nuit à la vie du centre. L'aménagement proposé vise à la résorber.

b) Marquer l'entrée de l'agglomération

L'extrémité Sud du Cours coïncide avec le centre de Pont de Claix. Il importe que le traitement de cette extrémité, qui joue le rôle de "porte d'entrée" de l'agglomération marque cet effet de porte.

c) Les portes

Moulins de Villancourt

Idem Echirolles

3.3.4. Echirolles : relier les quartiers Ouest au nouveau centre-ville

A la différence de Grenoble, le Cours évite le centre d'Echirolles, ce qui ne facilite pas l'intégration de cette commune dans la vie de l'agglomération. Quant aux quartiers Ouest, géographiquement éloignés de ce centre et coupés du reste de la ville par le Cours, ils vivent repliés sur eux-mêmes. Le Cours les frôle mais il ne leur est d'aucun apport en matière d'urbanité. Le problème est donc double :

1° Il faut renforcer les liens des quartiers Ouest avec le nouveau centre-ville, ce qui suppose d'améliorer les relations transversales ;

2° Il faut affirmer la présence de ces quartiers sur le Cours, d'où l'idée de marquer les "entrées de quartiers".

Le principe de l'aménagement proposé consiste, d'une part, à créer trois "portes" marquant les relations transversales aux endroits où les principales voies du réseau viaire se connectent avec le Cours et, d'autre part, en section courante, à faciliter l'écoulement du flux longitudinal. La surabondance de la chaussée actuelle permet, en effet, de créer un terre-plein central renforçant le système vert de l'axe par l'implantation d'une cinquième rangée de platanes.

Pour ce qui concerne l'affectation des deux chaussées situées de part et d'autre de ce terre-plein central à un site propre, on peut attirer l'attention sur le fait que réserver une voie pour les transports publics conduirait probablement sur cette partie du Cours à faire cohabiter une voie globalement vide avec une voie surchargée, ce qui serait mal vécu par les usagers.

Les "portes" introduisent fonctionnellement et spatialement une discontinuité dans le traitement général du Cours. L'espace s'y organise autour d'un rond-point qui règle les échanges circulatoires avec la voirie transversale et facilite la traversée des piétons. Planté d'arbres taillés se différenciant nettement des arbres au développement libre de la section courante, cet espace introduit un net changement d'ambiance dans le parcours longitudinal du Cours (d'où l'effet de "porte").

A court terme, l'espace central pourrait éventuellement accueillir les arrêts de bus (à condition de régler les problèmes de cisaillement des flux). A long terme, l'installation des stations du tramway dans cet espace central pourrait être envisagée sans ambiguïté (la station s'organisant alors autour d'un quai central).

Chapitre 2. Les acteurs concernés par l'aménagement du Cours. (en collaboration avec Patrick Bienvenu et Guy Henry)

1. Compte-rendu du PREMIER SÉMINAIRE Grenoble Le 7 Novembre 1996

Présents :

- M. De BATISTI Christian, adjoint au maire de Grenoble
- M. GILBERT Michel, adjoint au maire de Grenoble
- M. CHARISSE Jean, Conseiller municipal à Grenoble
- M. FAVRE Christian, Service de Prospective urbaine de la ville de Grenoble

- M. De MURCIA Daniel, adjoint au maire d'Echirolles
- M. MONTERGNOLE Bernard, adjoint au maire d'Echirolles
- M. GERY, responsable de l'Aménagement Urbain à Echirolles

- M. BLONDE Michel, premier adjoint au Maire de Pont de Claix
- M. JAUBERT Patrick, Service urbanisme de Pont de Claix
- M. DEROTIER Philippe, Service urbanisme de Pont de Claix

- Mme. DUPUIS Fabienne, de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise
- M. TABOURET Georges, de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise

- M. BARET Claude, Directeur du SMTC
- M. TERRIER Jean, de la SEMITAG

- M. PISTONO Christian, responsable de la subdivision de la DDE de l'Isère
- Mme JAILLIER Monique, Direction Départementale d'Equipement de l'Isère

- M. CHOMEL Vital, Historien en retraite
- M. BOUBERT Jean-Louis, architecte des Bâtiments de France
- M. CHANCEL Dominique, Concertation du Patrimoine pour le Conseil Général
- M. MINGAT Marc, journaliste aux Nouvelles de Grenoble

- M. TORGUE Henry, sociologue
- M. BIENVENU Patrick, paysagiste
- M. HENRY Guy, urbaniste

Excusés :

- M. YVAN, directeur d'un magasin sur le Cours Jean Jaurès
- M. TAILHAN, DDE de l'Isère

1.1. Ouverture du séminaire : la problématique du Cours

M. HENRY, urbaniste, introduit la séance et expose à cette fin la méthode proposée pour le déroulement de ce premier séminaire, qui sera suivi d'un second, le 20 novembre.

L'objectif de ces deux séminaires est de réunir un certain nombre d'acteurs pour l'aménagement du Cours Jean Jaurès, et d'échanger des idées. Cette démarche correspond à une réalité : cet aménagement ne pourra se réaliser que si une co-maîtrise d'ouvrage se met en œuvre. L'intervention urbanistique est donc conditionnée, dès le stade de cette étude, par la bonne coordination de cette maîtrise d'ouvrage collective.

A cette première justification du séminaire s'en ajoute une seconde : le Cours n'est pas unidimensionnel. On ne peut le comprendre que si l'on considère plusieurs dimensions, que si l'on croise plusieurs regards : celui de l'historien, du géographe, de l'urbaniste, du paysagiste, du sociologue, de l'élu... Ceci explique la composition de cette assemblée. Le Cours possède en effet plusieurs dimensions : historique, économique, circulaire, culturelle. Evoquons-les rapidement :

- La dimension historique : à travers cette dimension, c'est l'identité de la ville qui se joue. Pour les Grenoblois, le Cours Jean Jaurès constitue un axe d'identification de la ville (référence à la géographie). De plus, il existe une relation forte entre la ville, le monde urbain et le territoire, dans ce paysage de montagne qui cerne la ville. Le Cours Jean Jaurès effectue une transition entre le monde inhospitalier et le monde urbain.
- La dimension économique : l'axe Jean Jaurès d'hier et d'aujourd'hui est un axe de développement économique. Comment, par quels moyens, avec quels outils l'aménagement du Cours peut-il constituer un projet économique-urbanistique de redynamisation des territoires traversés ?
- La dimension sociale : le Cours traverse différents quartiers. S'il n'existe pas d'homogénéité visuelle, physique du Cours, il n'y a pas, non plus, d'homogénéité sociale. Quel rôle l'aménagement peut-il jouer pour renforcer la vie sociale le long du Cours ?
- La dimension circulaire : c'est une dimension fonctionnelle importante pour les nombreux véhicules circulant sur cet axe, individuels ou collectifs.
- La dimension culturelle (au sens anthropologique) : cet axe joue un rôle d'identification qui va bien au-delà du simple repérage dans l'espace. Par ailleurs, on peut imaginer que le Cours soit un lieu de manifestation culturelle (installations artistiques).

- La dimension politique : du fait que cet axe traverse plusieurs communes, l'aménagement du Cours crée une opportunité pour l'agglomération grenobloise de montrer sa capacité à mener un projet de coopération intercommunale.

M. GERY intervient pour indiquer qu'un important patrimoine d'études existe et que de nombreux matériaux sont à disposition de ceux qui s'intéressent au Cours Jean Jaurès.

M. BIENVENU, paysagiste, projette et commente une série de diapositives. La présentation s'effectue en deux temps :

- la cohérence,
- les incohérences.

Le Cours est d'abord une importante ligne droite, rectiligne et large qui ouvre des perspectives sur les montagnes environnantes. Ce trait est très significatif. Il traverse toute l'agglomération et il est accompagné d'arbres qui donnent du corps à ce trait, de la puissance.

Du côté Nord, il y a d'abord deux rangées d'arbres, puis quatre, qui qualifient les espaces le long de ce trait, procurant une ambiance chaleureuse, donnant de l'ombrage. Cette puissance et cette épaisseur prennent parfois plus de force lorsque le Cours rencontre des espaces verts, des parcs, des allées transversales. On a parfois l'impression d'être en dehors de la ville.

Ce trait traverse la cuvette Grenobloise. Sur la vue montrant l'ancienne ville de Grenoble, la ligne droite est parfaite. La volonté de l'époque est d'affirmer une puissance à travers le territoire, de dominer la Nature qui provoque des inondations.

Au départ l'idée n'est pas de mettre en valeur cette Nature environnante, il s'agit surtout de circuler avec commodité plutôt que de mettre en évidence une Nature contraignante.

Autre facteur qui contribue à donner sa cohérence au Cours : les arbres. Certains, par endroits, se développent parfois trop. Le platane est un arbre esthétique qui prend très bien la lumière, qui prend des couleurs différentes. C'est l'arbre urbain par excellence.

Cependant, le platane a parfois du mal à se développer car il est très abîmé par les voitures qui le blessent. Il se nécrose et disparaît par endroits.

Le long du Cours s'échelonnent des tissus urbains très différents. Parfois, le tissu lui-même disparaît ; on le voit surtout autour des carrefours.

Les arbres sont plantés à environ 11 mètres des façades. Ainsi, la distance est plus importante par rapport à d'autres villes comme Paris. Certains arbres ont un développement moins important que le platane (ainsi, le marronnier est plus à l'échelle d'une avenue).

Le tissu haussmannien qui borde la section nord des Cours comporte de nombreux commerces. Au premier étage, les balcons sont inexistantes à cause des arbres. Les balcons n'apparaissent qu'à partir du deuxième étage.

L'insertion d'une contre-allée affirme la distance entre les arbres et les bâtiments. Par endroits, les arbres se sont fortement développés, en particulier lorsqu'il y a des platanes.

Lorsqu'on descend le Cours vers le sud, l'hétérogénéité devient évidente. Des bâtiments industriels et commerçants cohabitent avec des villas individuelles, voire avec des maisons que l'on pourrait croire en pleine nature.

Le mobilier urbain n'est pas moins hétéroclite que les bâtiments. A chaque fois qu'il y a des armoires électriques, les réseaux ont fait disparaître les arbres. On note en outre du mobilier provisoire et signalétique souvent difficile à lire. Quant au fonctionnement, la voirie est relativement claire mais quand on arrive sur les contres-allées, les inscriptions, les modes de fonctionnement deviennent ambigus.

Le stationnement est aussi très problématique (en épi, sur les trottoirs...) ce qui réduit l'espace des piétons. La traversée du Cours s'effectue très mal. Du fait de l'étroitesse des trottoirs et des arbres, la traversée est dangereuse.

M. GILBERT indique qu'à l'origine, il existait deux rangées d'arbres. La rangée la plus proche des bâtiments a été supprimée car elle était considérée comme gênante.

M. FAVRE indique que sur la section nord, le fait que les voitures occupent les trottoirs représente une évolution très récente (depuis 1985-86). Il signale que des enquêtes de stationnement récentes montrent que les voitures sur les trottoirs représentent 1/3 de l'ensemble des capacités de stationnement sur le Cours. On peut donc dire que c'est gênant sans être très utile...

M. PISTONO indique que des documents ont été retrouvés, qui témoignent que la végétation du Cours, il y a plusieurs siècles, était plus variée que maintenant. Il y avait des marronniers, des sycomores, des peupliers, etc.

M. HENRY considère que la dégradation du Cours, qui constitue un espace public majeur de l'agglomération, pose des questions graves. Aujourd'hui, on parle d'abondance de tout ce qui ne va pas dans la société contemporaine. Mais on parle souvent davantage des effets que des causes. La dégradation de l'espace public peut être considérée comme une des causes de la perte d'identité à laquelle il est fait souvent allusion, comme une des causes de la dégradation de certaines formes de la vie citoyenne.

Si demain l'agglomération grenobloise veut revenir en arrière et corriger les dispositions qui ont si fortement dégradé l'espace public, il lui faudra disposer d'un projet fort.

M. De MURCIA indique que cet axe ne peut pas être vécu de la même manière par les différentes villes qu'il traverse car les contraintes de chacune ne sont pas les mêmes. Ainsi, le Cours est souvent vécu comme une barrière entre les différents quartiers d'Echirolles, alors qu'à Grenoble, pense-t-il, c'est un trait d'union.

D'autre part, il faut s'intéresser aux franges parce que même si l'on veut développer l'urbanisation, les problèmes de nuisance devront être résolus, notamment pour la partie qui se situe entre la voie ferrée et le Cours. Si les gens sont attirés à habiter dans ce secteur, à investir, il faut se demander pourquoi.

M. MONTERGNOLE intervient pour souligner que si on ne prend pas en compte les données spécifiques de l'histoire grenobloise, en particulier l'histoire de l'urbanisation, on ne comprend rien à la réalité présente du Cours. Il y a des éléments d'explication à ce qui peut paraître comme une irresponsabilité de la puissance publique. Ainsi, lors de l'urbanisation de l'après-guerre, la planification urbaine était quasiment inexistante.

L'occupation des rives du Cours s'est faite sans véritable contrôle. Quelles conséquences en tirer ? Par quels moyens peut-on intervenir sur ce tissu hétérogène ? Quelles sont les possibilités réelles de le transformer ?

Ce problème met en évidence la responsabilité des politiques antérieures. On ne peut pas dire qu'il n'y ait pas eu de volonté de la puissance publique en matière d'urbanisme. Il y avait des idéologies qui laissaient une place très forte à la voiture. On hérite donc d'une situation

difficile parce qu'elle résulte de l'accumulation de toute une série de gestes. Personne n'a effectué de choix clair en matière d'occupation de l'espace. L'automobile a pris de plus en plus d'espace, on a aménagé l'espace pour les transports en commun et ainsi on a progressivement grignoté tout l'espace existant au profit du transport. La responsabilité des politiques antérieures est réelle.

M. JAUBERT pense qu'il faut aller au-delà de la dénonciation du "crime" qui a été commis par l'automobile. Quand on regarde les photos, on voit qu'il y a deux phénomènes qui se sont produits sur ce Cours. Des concessionnaires comme EDF/GDF ou les PTT ont installé de manière complètement anarchique leurs tabourets ou leurs bornes. Les éclairages dits publics sont faits de manière hétérogène et n'ont pas de sens. Quant à la publicité, elle n'est pas due qu'à l'automobile : 200 panneaux publicitaires sur la nationale sur une distance de 3 km, c'est grave. La voiture est en cause, c'est indéniable, mais dire que tout est de la faute de l'automobile n'empêche-t-il pas de voir plus loin ?

Pour ce qui concerne l'urbanisation le long du Cours, on constate que plus on avance dans le temps, moins elle prend en compte son paysage spécifique.

Au Nord, les trottoirs ont été transformés, mais à certains endroits, il n'y a plus de trottoir. On n'a pas cherché à donner aux piétons la place qu'ils méritent. Cela étant, les transports en commun ne sont pas faits pour enlaidir un Cours (référence aux arrêts d'autobus qui prennent la place des piétons). Enfin, on ne constate aucune recherche architecturale au niveau de l'urbanisation des contre-allées.

Ces phénomènes doivent être analysés sans pour autant devoir changer la société. On peut faire de ce Cours une voirie urbaine. Cela ne suppose pas que l'on supprime la voiture, mais qu'on donne la priorité à d'autres usages : aux piétons, aux transports en commun. Encore faut-il que ceux-ci mettent en valeur le Cours, ce qui n'est pas vraiment le cas aujourd'hui.

1.2. Intervention de M. TABOURET, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise

L'urbanisation du Cours ne s'est pas faite de la même manière sur toute la longueur. On peut grossièrement distinguer deux parties:

- Entre la Bastille et les Grands Boulevards : l'alignement de l'architecture s'est appuyé très fortement sur l'orthogonalité qui constituait une loi essentielle à l'époque. Bien

qu'aujourd'hui il y ait une vague ressemblance dans les tracés, cela a créé un impact très fort sur l'urbanisation.

- Au-delà, le Cours contrôle beaucoup moins bien le mouvement latéral du tissu urbain.

De nombreux problèmes apparaissent et s'amplifient : les itinéraires sont peu séduisants, les quartiers coupés sont accentués par la voie SNCF. Les itinéraires piétons sont aussi peu séduisants, les carrefours sont complexes, il y a de fortes nuisances.

En conclusion, cet axe en soi n'est guère structurant. Avant, on notait l'absence de moyens et la force des traditions. Aujourd'hui, on note l'absence de la tradition et l'ampleur de nos moyens qui nécessitent que la structuration des espaces urbains soit imposée de l'extérieur par l'autorité publique. On sait qu'un espace public ne possède pas que des qualités fonctionnelles. Si l'on veut faire du Cours un élément structurant, il faut pouvoir le rendre semblable à un élément de notre culture.

Il existe des opportunités à saisir. A proximité du Cours, des hypothèses de recomposition sont très rapidement envisagées en ce qui concerne les secteurs institutionnels. Sur Echirolles, des opportunités sont à saisir car il existe un projet de ville.

Tout ceci incite à penser que l'étude du Cours ne peut s'effectuer que dans une approche globale.

M. De BATTISTI s'interroge sur la marge de manœuvre dont disposent les collectivités. Il faut essayer de voir comment des mesures peuvent être prises pour améliorer la situation un peu sinistrée du Cours, et voir comment elles peuvent s'échelonner dans le temps.

Comment pourrait-on rapidement apporter une amélioration ? Faut-il envisager sur plusieurs échelles de temps un plan d'action qui soit cohérent ? Sans doute conviendrait-il d'envisager un découpage dans l'espace car s'il est vrai que l'on peut viser à rétablir une certaine unité, on arrivera forcément à une conception un peu séquentielle des choses.

M. HENRY évoque, à propos du plan qu'il conviendrait de mettre en œuvre, une rencontre avec le directeur de l'urbanisme, Oriol BOHIGAS, à Barcelone en 84-87, qui fut l'initiateur du renouveau urbain de cette ville au cours des années 80. Dans le cadre de cette étude sur le Cours Jean Jaurès, il serait intéressant de visiter quelques espaces publics Barcelonais, en sachant qu'il ne faut pas seulement les regarder, mais qu'il faut comprendre et savoir de quelle manière ils ont été fabriqués, comprendre le rôle qu'ils jouent dans la politique urbaine de Barcelone.

Oriol BOHIGAS émettait un jugement très sévère sur les plans d'urbanisme. Il faisait remarquer que si nous sommes capables de faire de beaux plans d'urbanisme, nous sommes surtout capables de ne jamais les respecter. Qu'en sera-t-il du Schéma Directeur? Quel Cahier des charges promulguer qui ne soit pas une collection de vœux pieux ?

L'aménagement du Cours Jean Jaurès pourrait s'inspirer de l'expérience barcelonaise, et devenir une sorte de lieu d'expérimentation où l'on pourrait démontrer, par des actes, qu'un processus de régénération urbaine commence par un travail sur l'espace public. D'autant que cette expérience démontre que la requalification de l'espace public a des conséquences sur l'investissement privé, qu'elle régénère les formes du partenariat public/privé.

Aujourd'hui, on ne peut guère imaginer qu'en légiférant on puisse obliger les investisseurs à faire des choses qu'ils ne voudraient pas faire. Il faut donc trouver le moyen de les inciter. La question de la restructuration du Cours ne peut être résolue en recourant seulement aux moyens de l'urbanisme réglementaire. Autrement dit, si l'on veut que les interventions sur l'espace public puissent être le point de départ d'une reconquête urbaine, il importe de créer les conditions pour que le privé et le public coopèrent.

M. GERY s'interroge sur le statut de l'étude que l'on veut faire. Ce qui intéresse Echirolles, c'est le processus de transformation y compris les conditions de faisabilité de ces transformations, aussi bien à initiative publique que privée. L'étude elle-même doit s'interroger sur les outils : sur quoi peut-on s'appuyer pour fabriquer de la transformation urbaine ? Il faut considérer tous les aspects (financiers, réglementaires, etc) susceptibles d'accompagner ce processus de requalification. C'est le seul moyen pour que ce travail ne soit pas une belle étude et une belle image que l'on rangera ensuite.

1.3. Intervention par M. BARET du SMTC

Pour le SMTC, le Cours, avec les Grands Boulevards et les deux lignes de tramway, forment quatre des axes majeurs des transports en commun. Depuis un certain nombre d'années, des interventions ont été réalisées sur le Cours.

Le SMTC mène une réflexion à trois niveaux :

- A court terme, dès l'an prochain, en 1997, il y aura une redynamisation et des interventions pour améliorer l'accessibilité de cette ligne.

La notion de redynamisation est intervenue en 1991, à l'époque du succès du tramway et du risque de décalage d'image qu'il y avait entre le celui-ci et le réseau bus. Le concept de redynamisation a été mis en avant pour essayer de donner de ce réseau de bus et de ce réseau tramway une image conforme à la modernité.

Cette notion de redynamisation a évolué : on a imaginé ligne par ligne le programme de renouvellement du parc. Après l'idée de restructurer les rives autour de cette redynamisation, est apparue en 1993 l'amélioration de l'accessibilité (les premiers autobus avec des palettes qui ont permis de donner l'accessibilité du réseau-bus aux handicapés).

La démarche des élus de l'agglomération a été de dire que l'on a, avec le tramway, un bon niveau d'accessibilité et qu'il est important de trouver ailleurs, sur le réseau de transport en commun un niveau équivalent d'accessibilité. Un groupe de travail a été mis en place pour définir cette notion d'accessibilité. Depuis, cette notion a été validée par le SMTC. A partir de cette année, on ne va acquérir que des bus surbaissés, et aménager les quais en conséquence. Une première expérience a été réalisée avec la ligne 11 qui fonctionne très bien. En 1997, la ligne 8 sera complètement aménagée.

- A moyen terme, sur cet axe, un certain nombre de poteaux, de lignes aériennes indiquent qu'une partie de cet axe était électrifiée. La ligne 1 a été supprimée en 1996 avec le prolongement du tramway sur Echirolles. La restructuration du réseau a montré que cette ligne, en tant que telle, avec l'organisation qu'elle avait, ne se justifiait pas et qu'il valait mieux la renforcer.

Pour autant, les élus du SMTC n'ont pas souhaité déséquiper cette ligne. Nous sommes donc en train de faire une étude d'électrification de cet axe. C'est quelque chose qu'il faut avoir en tête : aujourd'hui, il n'y a plus de trolleys sur cet axe mais la ligne aérienne a été maintenue même si cette ligne devra être remplacée à 99 %, car les poteaux sont vétustes, les fers à béton sont apparents, etc...

L'année prochaine, l'ensemble du parc sera renouvelé en bus thermiques et dans la mesure où le réseau de l'agglomération possède deux lignes de trolleys, les premières acquisitions que le SMTC fera, viendront remplacer les véhicules en limite d'âge des lignes 31 et 32.

- A long terme, l'aménagement d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur l'axe de la ligne 8 est prévu, car l'axe Jean Jaurès est un axe très important. Depuis longtemps, et dans tous les schémas directeurs, la ligne 8 est la première du réseau-bus après le réseau tramway. L'objectif du SMTC est que tout ce qui peut être engagé sur le Cours s'inscrive dans la perspective de l'insertion d'un TCSP.

Depuis le début de l'année 1996, le SMTC a engagé avec l'Agence d'urbanisme une étude sur une troisième ligne de tramway sur les boulevards. Il a été mis en évidence, qu'entre aujourd'hui et le début des travaux, des actions fortes de développement sur le réseau-bus étaient nécessaires.

En 1998, il faudra prendre en compte l'aménagement d'axes lourds qui doivent préfigurer le TCSP à venir. Il reste deux mois pour terminer le programme de réflexion qui est engagé. Parmi les points forts de cet axe lourd qu'est la ligne 8, en plus de l'amélioration de l'accessibilité, on visera à donner à cet axe plus de performance qu'il n'a aujourd'hui, ce qui fait que les élus, la DDE, devront se prononcer sur l'éventuelle réduction de capacité de la voirie.

Sur la partie Pont de Claix / Echirolles, il convient de réserver une voie aux bus. Parallèlement, une étude a été lancée pour donner systématiquement la priorité aux bus aux carrefours à feu. Un des objectifs du SMTC dans ce réseau intermédiaire, est de parler d'aménagement durable, de pérennité des investissements, de pertinence de ces investissements.

Cela dit, il y a une contradiction. La pérennité des aménagements que l'on va réaliser en 1998 sur cet axe, trouvera ses limites au moment où l'on fera un TCSP. En 1998, on ne va pas bouleverser cet axe, on se limitera à des aménagements lourds au niveau des arrêts, à donner la priorité aux bus aux carrefours, à créer des voies réservées pour les bus. Tout ce que l'on aménagera sur cet axe devra être reconsidéré ultérieurement. Ce n'est pas vrai sur d'autres aménagements du réseau intermédiaire où l'on va avoir dans certains cas des infrastructures de voiries qui, elles, s'inspirent plus dans la durée et la pérennité des investissements.

Pour le SMTC, l'important est de donner à tous la possibilité d'accéder en partant du principe que cette accessibilité permet de donner plus de confort à tous. On le voit bien aujourd'hui avec le réseau tramway : tout le monde profite des bonnes conditions d'accessibilité, les personnes âgées et les parents avec leurs enfants, etc).

L'accessibilité, c'est plus de performance. Le directeur du réseau de Rotterdam en 1988 a eu un grand coup de foudre pour le réseau de Grenoble. Il avait demandé à ce que nos rames lui soient prêtées. Alstom a transporté cette rame à Rotterdam, qui y a été mise en service. Malgré ce succès considérable, la rame de Grenoble rattrapait systématiquement la rame de devant parce que le temps d'échange entrée-sortie était beaucoup plus rapide. Sur le réseau bus, on est confronté au même problème.

Aujourd'hui, n'importe quel automobiliste peut s'arrêter sur un arrêt de bus et c'est perturbant. Avec l'arrêt accessible, ce sera beaucoup plus difficile de s'y garer.

Donc, en améliorant l'accessibilité, c'est toute l'image du réseau-bus qui va être valorisée et l'image de la place du bus dans la ville.

M TERRIER (Semitag) s'interroge ensuite sur les raisons qui permettent d'expliquer la décroissance régulière du trafic sur la ligne 8. Est-ce parce qu'il y a un développement des vélos que l'on prend moins le bus ? Ou est-ce parce que le bus ne va pas assez vite et coûte trop cher ?

Une amélioration globale n'a pas été réalisée aujourd'hui et compte-tenu du tracé de la ligne, de son caractère très droit et du réservoir de clientèle qu'il y a autour, c'est certainement un aspect sur lequel il faut insister.

La ligne 8 pâtit très nettement de la concurrence avec l'automobile sur l'A 480 qui est parallèle au Cours Jean Jaurès / Cours de la Libération, notamment depuis l'ouverture de l'échangeur de Pont de Claix qui facilite considérablement l'utilisation de l'autoroute par les usagers des centres-villes, avec le prolongement en direction de Pont de Claix au sud. L'efficacité sur cet axe de l'automobile est à mettre en relation avec la dégradation du service et de la vitesse commerciale des bus. Il est vrai que les conditions d'exploitation y sont difficiles.

Nous sommes aujourd'hui dans une situation où la circulation a baissé, compte tenu de la mise en service de nouvelles infrastructures. On pourrait donc penser que la vitesse commerciale des bus s'est améliorée. Or, ce n'est pas le cas. La proximité et la succession des carrefours à feu est plus en cause que l'onde verte elle-même. Ceci étant, sur la partie nord de la rue des Alliés, les aménagements en faveur des transports en commun, tels qu'ils sont faits, participent à la dégradation de l'axe. Ne trouve-t-on pas trois voies de circulation dans chaque sens, dans cette partie-là ? Les aménagements qui seront faits pour l'amélioration de la ligne 8 sont des aménagements sur lesquels il faudra revenir.

Est-ce que dans cette partie-là, il ne faut pas déjà se préoccuper de ce que pourra être l'avenir à court terme du Cours ? Pourquoi retrouve-t-on quelque chose de plus restreint au niveau de la circulation ?

D'une manière générale, l'attractivité ne se fait pas qu'aux abords du Cours Jean Jaurès, elle va au delà. Cependant, il faut arriver à attirer vers le Cours Jean Jaurès les personnes susceptibles de prendre les transports en commun sur cette ligne-là. Comment attirer les

gens ? Il ne faut sans doute pas s'arrêter à l'aménagement des quais. La réflexion doit aller au-delà de ces arrêts.

M. De MURCIA souligne que l'on disait précédemment que le paysage se détériore à cause des abribus. Faire de grands quais n'inciterait-il pas à dire dans quelques années : "le cours Jean Jaurès a été détérioré ?" Il faut donc aussi que les aménagements qui vont être réalisés en 97 s'intègrent bien dans le paysage du Cours, de façon à ce que ce soit bien admis par tout le monde.

Il y a aussi un autre élément sur lequel on a souvent insisté : la participation des habitants. Si on veut redynamiser la ligne 8 l'année prochaine, cela ne pourra pas se faire sans une discussion avec les habitants. Il faut certes leur faire comprendre le pourquoi de la chose, mais il faut aussi prendre leur avis, car on ne peut pas décréter que l'on a d'avance raison de réaliser les choses de telle ou telle manière.

Il reste quand même que la production d'un Schéma directeur sur le Cours doit répondre à une visée prospective. Elle doit prendre en compte tous les sujets concernant l'axe Jean Jaurès ainsi que les tissus environnants.

La question de la qualité est importante et on trouve aussi dans les programmes du SMTC, une cohérence avec des actions qui sont engagées par les communes dans le cadre du contrat-développement 1996-2001. Dans la réflexion, toujours à court terme, il y a une préoccupation de l'image de cette ligne dès 1997. Même si on reste dans des délais très courts, on devra travailler sur l'image, la visibilité, l'identité de cette ligne, donner une qualité sur laquelle nous ne nous sommes pas appuyés.

M. SAVINE s'interroge : parler de visibilité, d'accessibilité, d'intégration au paysage à propos de ces arrêts, n'est-ce pas un peu contradictoire avec la notion de cette denrée périssable que sont les arrêts, dans un premier temps, car il a été dit que ces arrêts vont être amenés à disparaître ?

M. BARET répond que la démarche est un peu contradictoire en effet, puisque l'action qui sera menée en 1997 ne constituera pas l'absolu. On peut faire des voies réservées, donner de la performance aux réseaux-bus, pour autant, ce n'est pas ça le TCSP. Il faudra probablement bouleverser, réaménager, redistribuer l'espace alloué aux voitures, aux piétons, au stationnement, aux deux roues, au transport en commun. Dans tous les cas, les aménagements faits en 1997 seront à reconsidérer ultérieurement car on ne peut pas attendre 10-15 ans pour commencer à redistribuer l'espace.

Nous sommes confrontés à un problème complexe. Nous traitons le détail avant même d'être dans les grandes réflexions, or c'est tellement complexe que si on prend la méthode habituelle, on aura le plus petit dénominateur commun et on va se heurter à une espèce de méli-mélo.

Il est donc utile qu'il y ait une volonté simplificatrice qui s'exprime. Elle compliquera peut-être la vie du SMTC et de la SEMITAG, mais elle remettra peut-être les choses à leur place, parce-que le but est d'avoir un quartier harmonieux, qui fonctionne, qui intéresse les privés car on s'aperçoit, par exemple, que de là, les montagnes sont mises en valeur. Quand on se promène ici, on voit des immeubles qui barrent des vues exceptionnelles, que ce soit sur le Vercors ou ailleurs. Il faut prendre en compte tout ça.

M. HENRY déclare que, si l'on pose la question du Cours Jean Jaurès telle qu'on l'a posée avec ses enjeux, peut-être a-t-on tort de penser que c'est seulement en travaillant sur la ligne 8 que l'on va apporter des solutions, car dès lors, on va demander aux transports en commun de faire des choses qui ne sont pas de leur ressort. Ne convient-il pas de considérer le programme du SMTC comme une contribution du transporteur public au réaménagement général du Cours ?

Aussi, ne conviendrait-il pas que les collectivités s'interrogent dès maintenant sur les actions qu'elles sont susceptibles de pouvoir mener conjointement aux efforts qui vont être faits sur les stations de bus afin de donner plus de consistance au programme de réaménagement du Cours ? Les villes ne devraient-elles pas mettre en œuvre un projet global d'aménagement urbain intégrant le programme du SMTC ?

On peut d'ailleurs se demander si l'agglomération Grenobloise met suffisamment à profit le fait que, compte tenu de la mise en service des nouvelles infrastructures routières, la circulation a notablement baissé sur certaines séquences du Cours. N'y a-t-il pas là une opportunité qu'il faudrait rapidement exploiter pour aménager le Cours d'une manière moins routière ?

Puisque tout le monde admet que l'aménagement des stations aura un pouvoir d'action limité, ne convient-il pas d'engager ici et là des travaux requalifiant le Cours ? Ainsi, à Pont de Claix, n'y a-t-il pas matière à accompagner le travail de réaménagement du centre par un travail équivalent sur le Cours ? L'étude en cours pourrait aider à diagnostiquer les sites sur lesquels les villes devraient prioritairement intervenir.

M. BARET indique qu'en matière de transport et de circulation, deux occasions ont été ratées les années précédentes. Il était possible de réduire de façon significative la circulation

et d'affecter des voies au transport public. Aujourd'hui, dans la mesure où l'autoroute commence à connaître la saturation, le report se fait nécessairement sur le Cours.

Une concertation très étroite devra s'effectuer entre les collectivités et l'Etat pour regarder quelles sont les incidences d'une mise en place d'un site propre sur une partie du Cours, voire sur la totalité, pour décider avant de prendre les décisions qui s'imposent.

M. HENRY revient sur la question posée précédemment : ne serait-il pas souhaitable, sur les séquences à définir avec les villes et leurs services, d'accompagner le programme spécifiquement transports en commun par des aménagements sur l'espace public ? Si les villes étaient d'accord avec cette proposition, il conviendrait de se poser la question des moyens, notamment financiers...

M. GILBERT souligne que le fond du problème est de savoir si l'on est d'accord pour établir un programme d'aménagement opérationnel en 1997.

M. GÉRY indique que le principe est de bien d'accompagner la ligne. D'ailleurs, des sommes non négligeables sont prévues pour accompagner l'aménagement des stations. Aujourd'hui, l'inquiétude est de ne pas savoir quelle somme investir alors que l'année 1997 est proche. Il faut convaincre nos collègues de mettre le maximum de budget sur ce Cours.

M. PISTONO intervient pour éclaircir le quiproquo qui semble s'installer : dans le cadre de la commande qui est actuellement passée auprès de l'équipe chargée de mener la réflexion à long terme, la détection des sections du Cours qui pourraient faire l'objet d'un travail approfondi à court terme fait partie de la mission. Par contre, il est bien évident que l'étude fine de l'aménagement de ces sections sort du cadre de l'étude.

M. HENRY indique qu'un tramway coûte environ 150 millions de Francs le kilomètre. Or il y a 8 km à traiter. Même si l'on raisonne sur un coût beaucoup moins élevé pour réaménager le Cours en profondeur, les sommes en cause risquent d'être assez importantes même si les collectivités ne les supporteront pas à 100 %. Il serait bon de savoir dans quel cadre financier on se place, sinon il risque d'y avoir des malentendus sur la finalité du travail qui s'engage et une grande incertitude sur le contenu et les modalités du projet à mettre en œuvre.

Par ailleurs, dans cette étude, ne devrait-on pas parler plutôt de court terme et de moyen terme, et non d'un long terme que personne en maîtrise. La question n'est-elle vraiment, aujourd'hui, de savoir ce que l'on va faire dans vingt ans sur le Cours ? N'est-elle pas plutôt de définir ce que l'on va faire dans les cinq ans qui viennent, car il y a relativement urgence ?

M. DÉROTIER indique qu'effectivement, chaque année, des investissements sont mis en œuvre sur l'ensemble du territoire communal, dont le Cours Jean Jaurès. Ce qu'il faudrait, c'est aussi un cadre global indiquant dans quel sens on doit intervenir si l'on dispose de moyens.

M. SAVINE considère qu'il est important de dégager les principes structurants et de travailler en terme de fourchette, c'est-à-dire que c'est important de définir les grands principes de réaménagement, de permettre la cohérence de chaque intervention sur ce Cours et de définir les fourchettes hautes et basses qui permettent, tout en gardant la cohérence globale, d'avoir des interventions plus ou moins coûteuses selon les portions, les secteurs, les communes et la période dans laquelle on réalise ces aménagements. A l'heure actuelle sans vision d'ensemble c'est très difficile.

La séance du matin s'achève par la projection de transparents commentés par M. PISTONO rappelant le contenu de la démarche qui a conduit à l'étude sur le Cours Jean Jaurès.

Séance de l'après-midi

1.4. Intervention de M. TORGUE : la mission sociologique

M. TORGUE présente l'état actuel du déroulement de l'enquête sociologique qu'il mène. La phase d'enquête sur le terrain sera bientôt terminée. Elle est en cours d'analyse. Il précise qu'en conséquence ce qu'il va dire aujourd'hui ne doit pas être considéré comme définitif.

Il rappelle que la mission sociologique tente de saisir quelles sont les grandes représentations du Cours par rapport à l'ensemble de l'agglomération et non pas strictement par rapport à ses utilisateurs ou à ses usagers. L'enquête et son interprétation vont tenter de voir quelle est la place du Cours dans l'agglomération, quelle est la carte mentale que chacun de nous a de ce grand axe.

L'enquête est menée auprès de deux populations différentes :

- les résidents qui habitent le long de cet axe,
- les acteurs économiques, entendus au sens large, c'est-à-dire, les scolaires ou les gens qui pratiquent le Cours pour des raisons autres que leur résidence (travail...).

Pour mener l'enquête, le Cours a été divisé en six sections différentes.

En partant de la Bastille, la première section va jusqu'aux grands boulevards ; le Cours fait alors figure de boulevard de centre-ville. Il s'agit d'un tissu urbain dense avec un front-bâti continu qui va jusqu'à la rue Rochambeau.

La deuxième séquence (située sur le territoire de Grenoble) concerne les faubourgs de la ville. Elle se déroule de la région Rochambeau-Alliés jusqu'au carrefour du Rondeau. Elle concerne un tissu mixte d'habitat et d'activités. L'habitat, mixte, comporte de petits immeubles collectifs isolés et des maisons individuelles. C'est le début de la discontinuité du tissu urbain dense qui amorce la sortie de la ville.

Les deux séquences suivantes concernent la ville d'Echirolles. Elles ne sont pas successives. Elles procèdent d'une autre continuité. La première, c'est l'ensemble de la traversée d'Echirolles qui est appelée 'l'allée Echirolloise' et qui existe par une logique visuelle différente des autres secteurs, du fait que les arbres ont une tenue, une texture, une taille différente des autres endroits. On y observe une alternance d'habitat pavillonnaire.

La deuxième séquence est une sous-séquence géographique de ce secteur-là, appelée 'les centres de quartier'. Elle concerne le secteur du supermarché Casino et le secteur du quartier Bayard. Ce sont deux parties du Cours qui semblent bénéficier d'un statut particulier car la transversalité est un peu différente. Elles ont une capacité à rassembler une certaine forme de population, d'animation.

Les deux dernières sections concernent Pont de Claix. On y retrouve une segmentation géographique. La première est intitulée "la route" parce qu'elle a un côté directement lié à des déplacements dominants. La deuxième, "le bourg", retrouve le front bâti continu avec un alignement de petits immeubles de ville en mitoyenneté.

Sur ces séquences, une enquête a été menée en distinguant les habitants et les acteurs et en essayant de répartir l'échantillon en tenant compte des répartitions de population. L'exploitation des résultats tente de mettre en forme les problématiques, les perceptions du Cours dans les activités réelles et le vécu d'aujourd'hui. On note que le Cours est très souvent perçu selon les deux identités : l'identité globale et l'identité sectorielle.

Les gens tiennent, en effet, un double discours, à la fois de mise en perspective du Cours dans sa globalité et fortement spécifié dans le secteur qui les concernent, les deux appréciations portées sur ces deux plans pouvant être positives ou négatives.

On note aussi une opposition entre un Cours lieu de passage et un Cours lieu de vie. Cependant, pour tous, le Cours est un axe dévolu à la voiture.

Globalement, on peut dire que le Cours apparaît dans une logique d'ouverture avec des contradictions extrêmes. On a conscience qu'il appartient à un certain domaine de prestige urbain mais ce patrimoine historique est aujourd'hui en cours de dégradation.

Deux questions résument l'interrogation qui se fait jour à travers cette enquête :

* Est ce que la domination automobile, qui est souvent ressentie comme une fatalité, est réversible, et comment ?

* Sous quelle forme pourrait-on moduler, secteur par secteur, une nouvelle identité qui concilierait à la fois la fluidité du passage et les vies locales ?

Le terme de modulation semble une clé possible.

1.5. Intervention de M. LAMBERT : le DVA, Dossier Voirie d'Agglomération

Le Dossier de Voirie d'Agglomération a pour objectif de dire quels seraient les besoins de l'agglomération en matière d'infrastructures, compte tenu des politiques générales de déplacements possibles.

Sur une durée donnée, au moins pendant la période du mandat, il conviendrait de mettre en œuvre une vraie programmation des déplacements avec un certain nombre d'idées force :

La première serait d'avoir des objectifs politiques clairement définis par les élus. Il faut que la Métro soit le catalyseur d'une convergence d'actions autour de ces aménagements pour les valoriser, pour y ajouter encore plus de valeur, que ce soit en accessibilité piétons ou en priorité, en réduction ou en modération de circulation, en favorisant les échanges sur cet axe-là.

La deuxième concernerait le réseau des deux-roues. Il conviendrait de mettre en œuvre des moyens d'incitation qui permettent d'aider les communes à respecter un calendrier.

La Métro peut s'intéresser au sujet. Il faut effectuer une gestion centralisée au niveau de l'agglomération, car on ne peut pas envoyer un flot de voitures sur la commune d'à côté qui tente de le réduire.

M. De MURCIA s'inquiète : ne va-t-on pas renvoyer sur l'A 480 plus de monde si on fait des réservations pour les bus sur la RN 75 ?

M. LAMBERT indique que c'est tout à fait gérable dans un système de contrôle d'accès. Bien évidemment, il faudra savoir jusqu'où on peut changer les itinéraires existants, et jusqu'où l'on pourra tenir politiquement, en terme de saturation.

M. SAVINE se demande comment s'organise et se développe le territoire urbain ? On s'aperçoit que les flux de circulation automobile se concentrent à l'entrée et à la sortie de l'agglomération. Cette constatation interroge directement la politique urbaine. Il faut renforcer le développement de l'habitat sur l'agglomération dans les quartiers, cela permettra de réorganiser les flux de population. Il y a eu mariage entre le développement de l'habitat et la politique des déplacements. Le Schéma directeur pourra peut-être permettre de trouver de nouveaux équilibres.

M. HENRY se demande qui, dans l'étude actuelle, va développer le volet "déplacement" qui va appuyer les propositions relatives à l'aménagement de l'espace.

M. PISTONO indique qu'en ce qui concerne les analyses en terme de déplacement, chacun des maîtres d'ouvrages apporte toutes les compétences dont il dispose, voire des compétences qu'il peut mobiliser en externe et donc peut intervenir au niveau des réflexions sur les déplacements.

M. BARET précise qu'il conviendrait, selon lui, dans les semaines qui viennent de définir le cahier des charges des interventions. Il rappelle que la démarche engagée est sous tendue par une priorité affirmée par l'ensemble des communes, le SMTC, la Métro et tous les responsables politiques de ces agglomérations : aménager un TCSP sur cet axe.

1.6. Intervention de M. Vital CHOMEL : Historique du Cours

Il convient de mettre en avant le souci majeur de nos prédécesseurs d'organiser une défense contre le Drac.

- Vue d'un plan établi en 1616, par un ingénieur militaire, Jean de Barse : le Cours du Drac est divisé en plusieurs ruisseaux qui viennent baigner le pied des fortifications de Grenoble.

- Vue d'un plan établi par un autre ingénieur de Grenoble, Savoie : on s'aperçoit que le Drac est divisé en deux ruisseaux importants, le cours normal qui débouche en face de la porte de France, puis un deuxième cours subdivisé jusqu'à baigner le pied des remparts de Grenoble. On voit un bassin continuellement menacé par les divagations du torrent et sujet à être submergé lors des crues.

- Vue d'un plan ancien de Grenoble : la ville est enserrée dans ses remparts, mais il n'y a aucun indice du Cours actuel.

- Vue d'un plan dessiné en 1776 par un ingénieur des Ponts et Chaussées. Le Cours Saint-André a alors près de 100 ans. Il a été ouvert entre 1680 et 1684 par un magistrat, Nicolas Prunier de Saint-André, président du Parlement et Commandant en chef de la province. L'artère était alors extérieure à la ville. Elle avait une largeur de 128 pieds : 45 pieds pour l'allée du centre, 42 pieds pour les 2 contre-allées, 6 ensuite dont 3 pour le fossé et 3 autres le long de la contre-allée.

Il importe de dire que cette voie qui va rejoindre le pont de Claix, est en surélévation par rapport au niveau du marais, puisqu'elle est réalisée sur une sorte de tertre. Ainsi, on a constitué une digue préservant la ville des inondations du Drac. Cette disposition sera efficace. Il y a eu donc, d'abord, une intention de travaux publics, pour la défense contre les inondations. L'ouverture d'une voie de communication répond, elle, à un souci de prestige.

- Vue d'un plan schématique datant de 1841 où apparaît un élément qui marque la transformation du Cours Saint-André. Le Cours est le début d'une limite et d'une barrière avec l'ouest de la ville. En 1858 sera inaugurée la gare de Grenoble, donc un quartier va naître. Il est appelé 'la ville neuve'.

- Début du siècle (1920) : le Cours Jean Jaurès est immergé entièrement dans le tissu urbain. C'est une voie traversée. La circulation demeure modérée jusqu'à la création du passage supérieur des chemins de fer.

Un participant signale que jusque dans les années 1960, l'ensemble de l'emprise du Cours Jean Jaurès appartenait à la ville de Grenoble depuis l'Isère jusqu'au Pont de Claix.

M. HENRY remarque que, quand on observe l'évolution urbaine à travers les plans, on a l'impression que le Cours a été phagocyté par l'extension, qu'il a été comme digéré par l'extension urbaine plutôt qu'il ne l'a organisée. Aujourd'hui, il semble qu'on en soit toujours là.

M. Vital CHOMEL précise qu'on ne peut pas considérer qu'en l'état, et bien que le Cours soit le fruit d'une histoire assez importante pour Grenoble, il puisse être considéré comme un espace protégé au titre de la réglementation (comme s'il s'agissait d'un monument).

Par contre, au point de vue procédure, on pourrait envisager de conforter un projet audacieux et réaliste sur le Cours par la procédure ZPPAUP qui est, une procédure à géométrie variable. Donc, dans ce cadre-là, ce serait bien si cette étude pouvait aboutir, dans la concertation entre plusieurs communes à la création d'une ZPPAUP dans laquelle on pourrait délimiter un périmètre où il y aurait prescription, réglementation, afin de donner

des garde-fous à cette liberté que l'on veut donner à tout le monde. Mais faire du Cours un Monument Historique n'est sans doute pas la meilleure formule.

1.7. Intervention de M. SAVINE : Conclusion du premier séminaire

Sur le plan de l'enjeu politique, il y en a plusieurs qui ressortent :

- La dimension du territoire inter-communal que représente l'axe Jean Jaurès.
- La dimension d'agglomération.
- Le fait que l'action engagée sur le site de Grenoble constitue un travail sur les liens entre les quartiers, sur l'espace urbain.
- L'automobile doit retrouver sa vraie place dans la ville. Le travail engagé à Grenoble sur les arrêts de bus et la reprise des trottoirs de stationnement ne peut pas se faire tout seul pour la partie de Jean Jaurès, située la plus au Nord. Il faut tenir compte des réflexions prises en compte à Echirolles et Pont de Claix.
- Il faut aussi assurer une qualité de paysage car c'est un élément fort de l'agglomération de Grenoble.

L'enjeu, pour tous, est de pouvoir travailler ensemble vers une qualification très forte de cet axe. Nous allons travailler sur les espaces de communication qui vont permettre de renforcer les liens et d'affirmer un élément urbain plus citoyen, plus dynamique. Il est important que les élus suivent de très près cette étude.

Fin du premier séminaire

2. Compte-rendu du SECOND SÉMINAIRE Grenoble Le 21 Novembre 1996

Présents :

Ville de Grenoble

- Monsieur De BATISTI, Adjoint au maire de Grenoble
- Monsieur SAVINE, Adjoint au maire de Grenoble
- Monsieur FAVRE, Service de Prospective Urbaine

Ville d'Echirolles

- Monsieur MONTERGNOLE, Adjoint au maire d'Echirolles
- Monsieur De MURCIA, Adjoint au maire d'Echirolles
- Monsieur GÉRY, Dir. du Service Urbanisme d'Echirolles
- Monsieur BERGER, Mairie d'Echirolles

Ville de Pont de Claix

- Monsieur BLONDE, 1er Adjoint au maire de Pont de Claix
- Monsieur D'ORAZIO, Service urbanisme de Pont de Claix

DDE de l'Isère

- M. PISTONO
- Mme GARENCQ
- M. SAIGNE

DDE - CDES - Monsieur PÉRONNY, Chef de cellule

CERTU - Mme LAVILLE

CETE de Lyon - Monsieur MANSUY

SDA - Monsieur BOUBERT

AURG - Monsieur GAILLARDOT, Architecture et Urbanisme

SMTC - Monsieur PICAUD

Concepteurs

- Monsieur Patrick BIENVENU, Paysagiste
- Monsieur Guy HENRY, Urbaniste
- Monsieur Henry TORGUE, Sociologue

Société de transport à Echirolles, M. BARBE, Directeur

Chambre de Commerce et d'Industrie, Monsieur LOLLINI

Collège Jean Jaurès, Grenoble, M. VERNEYRE, Directeur

Excusé : Monsieur SUZA, Directeur du magasin Casino d'Echirolles

Nota : Le mauvais enregistrement de cette deuxième séance de séminaire réalisé par les organisateurs, n'a malheureusement pas permis d'en effectuer un compte-rendu aussi fidèle que le premier. L'essentiel du compte-rendu qui suit a été rédigé à partir de notes prises pendant le déroulement de cette séance.

2.1. Intervention de M. TORGUE : avancement de l'enquête sociologique

La séance du matin est ouverte par Henry TORGUE, sociologue, qui présente le programme de la journée. Le matin sera consacré à une réflexion sur le vécu le long du Cours et l'après-midi au développement économique.

Pour lancer la discussion, Monsieur TORGUE fait part des premiers éléments qui ressortent du dépouillement, encore en cours, des enquêtes sociologiques qu'il mène dans le cadre de l'étude. Il s'agit donc encore, à ce stade, de résultats provisoires, mais on peut penser que l'image qu'ils donnent dans ses grandes lignes, est exacte, dans le cadre de la méthode employée.

Les enquêtes révèlent que, bien que le Cours présente sur ses rives une situation hétérogène, deux constantes reviennent quant à sa perception : l'une concerne le niveau visuel, l'autre, le niveau sonore. Visuellement le Cours Jean Jaurès est perçu, malgré son hétérogénéité, comme un espace unitaire du fait du caractère exceptionnel, très présent, de la ligne d'arbres.

Cette référence visuelle forte s'accompagne d'une forte densité sonore mais qui, elle, est perçue sur un mode négatif. On peut, en effet, considérer qu'il y a une corrélation entre la pratique résidentielle du Cours Jean Jaurès et le bruit routier. C'est bien entendu modulé selon les endroits. On observe, par ailleurs, que la circulation automobile sur le Cours module fortement la perception qu'en ont les riverains, habitants ou acteurs économiques. Cette omniprésence de la voiture renvoie à deux attitudes :

- attitude de fatalité légèrement corrigée par la reconnaissance de la fluidité de la circulation.
- attitude d'exaspération et de souhait d'une réforme profonde du mode de circulation sur le Cours.

Autre point, on note le quasi abandon du cheminement des piétons et de la circulation des cyclistes, que les interviewés expliquent par les difficultés dûes aux problèmes de traversée. Il semble que le sentiment d'insécurité soit particulièrement présent aux abords des équipements scolaires. Tout le long du Cours, l'utilisation des contre-allées semble poser problèmes. Les riverains perçoivent une certaine injustice dans leur mode d'occupation.

Enfin, constatation paradoxale pour le sujet qui nous occupe, on note la bonne image de la ligne n° 8. Elle est jugée pratique du fait qu'il n'y a pas de changement jusqu'au centre-ville. Curieusement donc, c'est sur le point sur lequel la demande des riverains est la moins forte que des investissements vont être prochainement engagés...

Pour ce qui concerne la vie locale, les conclusions diffèrent selon les six sections sur lesquelles l'enquête a été menée. Cependant, partout où elle existe, les enquêtes révèlent un déclin de l'activité commerciale (notamment dans le quartier de l'Aigle). Dans nombre d'entretiens, la même expression revient : "un quartier qui meurt".

Globalement, le sentiment qui domine chez les enquêtés est qu'ils vivent dans des quartiers pauvres en vie locale et en vie sociale (ce sentiment est attesté par l'absence d'enfants dans les rues et l'explication est donnée par le fait que tout ce qui est de l'ordre des déplacements à pied rencontre des difficultés).

Nombre d'enquêtés (y compris ceux qui n'habitent pas sur le Cours) font référence à l'ancienne existence du marché Jean Jaurès. Il semble que le marché de l'Estacade n'ait pas du tout remplacé le vieux marché, qui est resté dans les mémoires.

Concernant la sécurité, deux secteurs affleurent dans les interviews : le secteur Bayard, à Echirrolles (à proximité de l'ancien magasin Feu vert) et le secteur de la Bastille : les contrôles d'alcoolémie qui y sont effectués en font un secteur à éviter, notamment le samedi soir ...(rires dans la salle).

Pour conclure cette rapide introduction, Monsieur TORGUE souligne qu'à travers les enquêtes, la grande longueur et la rectitude des alignements d'arbres renvoient pour beaucoup d'interviewés à un passé mythique du Cours, fait de prestige, de grandeur. Plus qu'un rapport imaginaire à l'histoire, qui ferait référence à une époque particulière c'est un rapport à un ancien indistinct qui se tisse le long du Cours, comme si le Cours incitait à une perception décalée du présent.

On peut d'ailleurs se demander, dit Monsieur TORGUE, si cette rectitude et cet alignement ne contrecarrent pas un rapport avec l'épaisseur et, par là, ne gênent pas la vie locale. A certains endroits, cela lui paraît caricatural. Il clôt son intervention en formulant trois questions :

- 1° La dominance automobile est-elle réversible et comment ? Peut-on conserver l'atout (la fluidité) et supprimer l'inconvénient (les nuisances phoniques) ?
- 2° Peut-on concilier transit et vie locale ? (Notamment dans le secteur du Pont de Claix où la coupure se ressent le plus)
- 3° Quelle relation entre la Ville et la Nature peut s'opérer du fait de la présence des arbres, des vues lointaines ? Comment restaurer la dimension "verte" de l'axe ?

M. GÉRY fait part de son étonnement : on aurait pu s'attendre, dit-il, à ce que les nuisances phoniques soient fortement mises en avant, or les enquêtes semblent relativiser le phénomène. Par ailleurs, il demande à M. TORGUE si, selon lui, le Cours coupe les quartiers.

M. TORGUE indique que la perception du Cours oscille entre deux modes qui se concurrencent : l'un visuel, plutôt positif, et un autre, auditif, plutôt négatif. Quant à l'effet de coupure, il se demande si l'on ne s'embarrasse pas trop avec cette question du lien possible. Selon lui, le vrai lien, aujourd'hui, c'est la ligne n°8.

M. de MURCIA souligne qu'à Echirolles, le Cours est perçu comme une barrière. Un fait sensible en atteste : la traversée des enfants. Il demande ensuite s'il serait possible d'obtenir, sur chaque commune, le résultat des enquêtes

M. TORGUE répond que, tout naturellement, les résultats seront modulés le long du Cours selon les secteurs qui recoupent d'assez près le partage communal du territoire étudié.

M. SAVINE pense qu'une forte nostalgie s'exprime dans la population à propos de l'ancien marché bien que le marché de l'Estacade présente des avantages. L'espace n'est pas extraordinaire, mais il est abrité en hiver.

M. LOLLINI souligne que l'activité des marchés forains est en déclin, à Grenoble comme ailleurs. Il précise qu'en terme commercial, le marché de l'Estacade marche très bien, notamment pendant le week-end. En semaine, se pose un problème d'horaire.

Il indique que la CCI a du mal à réunir les commerçants de l'un et l'autre côtés du Cours pour les faire travailler ensemble. Il confirme que, sous cet angle, le Cours joue comme barrière, visuellement et fonctionnellement.

Il évoque un souvenir d'enfance : le Cours était l'entrée principale de Grenoble. Pour lui, la référence historique qui transparaît dans les enquêtes n'est donc pas si vieille qu'on pourrait le croire.

M. TORGUE précise que les enquêtes réalisées auprès des commerçants tendent à montrer que ceux-ci ne sont pas aussi favorables qu'on pourrait s'y attendre au maintien de la circulation en l'état. Pour eux, le Cours est un axe de transit qui ne permet pas de s'arrêter facilement et donc ne leur apporte pas autant de clients qu'on le croit.

2.2. Intervention de MM. FAVRE et PÉRONNY : la circulation et la sécurité

Ceux-ci présentent les résultats d'une analyse effectuée sur 5 années de fonctionnement du Cours sur les 3 sections. Concernant les problèmes de sécurité, M. PÉRONNY indique que 2/3 des accidents corporels se produisent sur les grandes voies de l'agglomération, dont le Cours. Un graphique fait la comparaison des risques sur l'A 480 et la RN 75 : le rapport varie de 1 à 10. Cependant, les accidents ne sont pas de même nature. Sur le Cours, 70 % des accidents corporels ont lieu aux carrefours, quatre d'entre eux étant particulièrement dangereux.

M. FAVRE précise qu'en section courante, les accidents sont moins fréquents, mais plus graves. Plusieurs dispositions peuvent être prises, indique-t-il, pour diminuer les risques. Beaucoup d'accidents concernent les piétons (par exemple au carrefour Alsace-Lorraine). Sur 1000 accidents dans l'année, 120 ont lieu sur le Cours alors que celui-ci n'accueille que 20 % de la circulation sur l'ensemble du réseau. Les 2/3 de ces accidents concernent des piétons ou un cycle. Au carrefour Louise Michel, la majeure partie des accidents sont dûs au tourne-à-gauche des véhicules sortant de la contre-allée qui entrent en collision avec les véhicules circulant sur la voie principale.

L'examen du trafic montre que la situation du Cours n'est pas partout la même. D'après les comptages de 1996, trois sections assez différentes apparaissent (voir schémas projetés). En 10 ans, on observe une variation différente de la circulation selon les sections (voir schémas). A noter que, c'est entre 1986 et 1990 que l'augmentation la plus sensible du trafic s'est produite.

L'exposé de M. FAVRE se poursuit avec la présentation d'une série de schémas concernant la capacité des carrefours, les traversées piétonnes, les pistes cyclables (cf. Schéma Directeur de Grenoble).

Concernant le stationnement, les enquêtes de rotation des véhicules semblent montrer que le stationnement disponible est bien utilisé par les riverains. Sur la partie Nord de la section grenobloise du Cours (au Nord du carrefour Alsace-Lorraine) 70 % des usages seraient de courte durée (à titre de comparaison, place de Metz, dans le centre, ce chiffre est de 50 %). Ces 70 % occupent 40 % de l'espace du fait de la rotation des véhicules.

M. PÉRONNY présente ensuite quelques données relatives aux accidents sur le Cours Jean Jaures à l'aide d'une série de schémas. Il confirme les propos précédents : nombre d'accidents ont lieu au sortir des contre-allées (les véhicules tournant à droite depuis la voie principale, coupent la route à ceux qui sortent de la contre-allée).

Sur la partie Sud du Cours, on observe une assez grande stabilité du trafic. Les fonctions de la RN 75 ont évolué au cours de la période récente. Jusqu'en 1982, elle constituait l'axe Nord/Sud de distribution principale de l'agglomération et de liaison avec les Hautes Alpes.

En 1996, le Cours reste un itinéraire important pour l'agglomération qui joue le rôle d'itinéraire de délestage de l'A 480.

En résumé de son exposé, M. PÉRONNY estime que les aménagements qui vont être réalisés sur la RN 75 vont avoir un impact sur le réseau général de l'agglomération (dans la mesure où le réseau des grandes voies est actuellement saturé).

La discussion s'engage suite à cet exposé.

M. De MURCIA indique que la Ville d'Echirolles aimerait disposer des comptages précis sur les différentes sections du Cours.

Mme GARENCO estime qu'il faut observer le fonctionnement du Cours de deux côtés : à l'échelle macro comme un élément du réseau des voies structurantes, à l'échelle micro comme un axe aux usages multiples dont les dysfonctionnements se concentrent aux carrefours.

M. FAVRE indique qu'au Sud du carrefour du Rondeau, la circulation actuelle ne nécessiterait qu'une seule voie. Sous cet angle, la demande du SMTC de mettre en place un couloir bus est plus aisée à mettre en œuvre au Sud qu'au Nord.

M. SAVINE intervient pour souligner qu'il ne faut pas, selon lui, dissocier la section Nord de la section Sud, penser l'aménagement de l'une des sections sans considérer l'autre.

M. GÉRY souhaite qu'on ne dise pas que le traitement du Cours serait plus facile au Sud qu'au Nord. Selon lui, les problèmes sont peut-être différents mais exigent une solution globale. Il attire l'attention sur le fait que toute modification du régime circulatorio sur le Cours entraînera des effets de report ailleurs.

2.3. Intervention de M. BARBE : un axe de repérage

M. Barbe sollicité pour apporter sa contribution au séminaire en tant que transporteur, indique que le témoignage qu'il peut apporter est moins professionnel que personnel. Vivant

depuis longtemps à Grenoble, il évoque le rôle ancien du Cours comme axe d'entrée dans l'agglomération. Il souligne le rôle du Cours comme axe de repérage.

Selon lui, les communes qui bordent le Cours Jean Jaurès ne sont pas plus en déclin que les autres et n'ont pas, plus que d'autres, besoin de beaucoup de stationnement. Il confirme, en tant que riverain, que le Cours crée une coupure : on le traverse difficilement à pied.

M. Barbe, pour des raisons de convivialité, se détourne volontiers pour emprunter le Cours, parfois par des endroits très bien desservis par ailleurs (Comboire par exemple).

2.4. Présentation du projet de "centre-ville" par les représentants de la Ville de Pont de Claix

M. BLONDE indique que les quartiers se sont constitués en dehors de l'axe. Dans le cadre de la restructuration du centre, il précise que malgré un trafic important (14000 à 15000 véhicules par jour), la ville souhaiterait instaurer une zone 30.

M. GÉRY s'interroge sur la "fin" qu'il conviendrait de donner au Cours et que la réponse donnée par le lauréat du concours figurait parmi les meilleurs réponses.

M. PISTONO indique que la Ville de Pont de Claix attend beaucoup de l'étude paysagère et urbanistique pour répondre à cette question de la "fin" du Cours.

2.5. Intervention de M. MONTERGNOLE : la position de la Ville d'Échirolles

M. MONTERGNOLE expose ensuite la position de la Ville d'Échirolles. Pour lui, le Cours constitue essentiellement un élément de rupture, d'autant plus que l'axe de circulation est redoublé par les grandes emprises industrielles et le chemin de fer. Selon lui, la question du Cours doit être posée à travers le double enjeu du développement économique et de l'aménagement.

Comment effacer la coupure se demande-t-il ? Comment relier le centre-ville avec les quartiers Ouest ? Ne faudrait-il pas aménager par endroit un "boulevard urbain" ? Ne peut-on imaginer une mutation du bâti (les villas se transformeraient en petits collectifs afin de mieux assurer la continuité, vers l'Ouest, du tissu urbain) ?

Faut-il favoriser les activités de services le long du Cours ? La ville souhaiterait privilégier les entrées du territoire (le Rondeau côté Grenoble, les Moulins de Villancourt côté Pont de Claix).

M. GÉRY insiste sur l'importance des "portes" comme événements et comme éléments de repères.

Mme GARENCQ précise que les différents repères le long du Cours sont détectés au dernier moment et que les axes perpendiculaires au Cours ne se voient pas.

2.6. Intervention de M. GAILLARDOT : les transports publics

M. GAILLARDOT présente un panorama de la politique qui se met en place sur l'agglomération, notamment sous l'angle des transports publics qui devrait se traduire par une politique plus coercitive vis-à-vis des voitures individuelles. Le moment fort de cette politique devrait coïncider, dans les prochaines années, avec la mise en service d'une troisième ligne de tramway.

Concernant le Cours, il se dit frappé par le fait que son rôle soit essentiellement ramené à la fonction de déplacement.

Enfin, vu la longueur du Cours, il estime que l'on est confronté à un enjeu difficile en terme financier. Il en conclut qu'il faut sans doute s'acheminer vers un traitement ponctuel, sur des zones limitées. L'enjeu est d'en refaire un espace de vie.

Séance de l'après-midi

2.7. Intervention de M. VERNEYRE, directeur du lycée Jean Jaurès

Pour se rendre à son travail, M. Verneyre emprunte le Cours qu'il qualifie d'agréable. Il appuie son intervention sur une enquête réalisée auprès des élèves du lycée. Une question leur était posée : comment vivez-vous en tant que piétons ?

En résumé, les réponses recueillies disent à peu près ceci :

- "Les arbres sont beaux mais ils ne sont pas à l'échelle du piéton. Nous voudrions voir un beau paysage des fleurs..."

- "Les arrêts de bus sont dégagés de la voie mais ils entrent fréquemment en conflit avec les autocars. Quand un car vient près de l'établissement, il ne sait pas où se garer car derrière lui arrive un bus la plupart du temps. Le car est obligé de faire tout un détour pour pouvoir se garer."

- "Il n'y a pas assez de cabines téléphoniques, pas assez de lumière. Aussi, les jeunes voudraient aller plus souvent sur les terrasses de café. Ils ne le font pas car ils n'ont pas envie d'avoir la vue sur les voitures. Il n'existe qu'un café qui réponde à peu près à leur attente."

Comme les élèves, il semble que les enseignants aimeraient disposer de plus d'espace, de plus de zones fleuries, et pouvoir s'arrêter à une terrasse agréable.

La proximité du Cours est dangereuse dès lors que l'on veut traverser la voie. L'été, des motos passent très vite. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les gens disent préférer traverser en dehors des clous, car cela leur paraît moins dangereux. Enfin, les cyclistes ne sont pas bien considérés.

2.8. Intervention de M. LOLLINI, Chambre de Commerce et d'Industrie

M. LOLLINI indique que les commerçants des deux côtés du Cours ne se connaissent pas. Il n'y a guère qu'un groupement en cours de constitution dans le secteur du carrefour du Cours Jean Jaures avec les Grands Boulevards qui dément cette constatation et, à l'extrémité Sud du Cours, l'association des commerçants de Pont de Claix qui regroupe tous les commerçants du centre.

Selon lui, la majorité des commerçants considèrent que la forte circulation du Cours ne leur apporte pas grand'chose dès lors que celui qui passe ne peut pas s'arrêter facilement, ce qui supposerait, selon les commerçants, de pouvoir mieux accéder aux contre-allées.

M. LOLLINI dresse ensuite un rapide tableau de l'activité économique le long du Cours à l'aide de quelques chiffres :

- Pont de Claix (Cours St-André) :
 - 16 commerces (30 emplois)
 - 27 établissements de service (24 emplois)
 - 6 industries (56 emplois)
 - Total : 140 emplois
 - Le marché (le dimanche) compte 44 abonnements.

- Echirolles :
 - 22 commerces
 - 20 établissements de service

12 industries
56 entreprises
Total: 280 emplois directement sur le Cours
Un marché le mercredi (10 abonnements) et le dimanche (100 à 120 abonnements).

- Grenoble (partie Cours de la Libération) :
62 commerces (327 emplois)
84 établissement de service
25 industries
Total : 755 emplois
A noter que le marché du Cours de la Libération ne comporte qu'un abonné et un seul journalier.

- Grenoble (partie Cours Jean Jaurès) :
92 commerces (241 emplois)
93 établissement de service (207 emplois)
26 industries (59 emplois)
211 entreprises (507 emplois)

Le marché de l'Estacade (tous les jours sauf le lundi) compte 32 producteurs, 43 revendeurs, et 10 à 15 journaliers. Il a une importance économique certaine.

En résumé de la place Hubert Dubedout à Grenoble jusqu'à la place du 8 Mai 1945 à Pont de Claix, on compte 487 entreprises commerciales, prestataires de service et industrielles représentant, au total, 1683 emplois.

M. LOLLINI observe que l'on rencontre deux types de commerces le long du Cours : des grandes surfaces (forte représentation) et des commerces spécialisés desservant les quartiers ou exploitant l'effet vitrine du grand axe (concessionnaires automobiles) situation qui n'est pas particulière au Cours Jean Jaurès.

Selon lui, l'activité commerciale le long du Cours est fortement liée à l'usage de la voiture individuelle. Dans toutes les villes où il y a eu une implantation de transports en commun en site propre, il y a eu des baisses de chiffre d'affaire importantes. Le transport en commun ne devrait pas, selon lui, se faire au détriment de la circulation automobile. Les dernières études en centre-ville, faites sur Grenoble, montrent que 75 % des clients viennent en voiture particulière.

Par ailleurs, il faut tenir compte des changements qui sont intervenus dans le comportement d'achat : les possibilités d'approvisionnement à l'extérieur de la ville se sont renforcées.

Il met en garde contre une certaine focalisation autour des arrêts de tramway. Il pense que si l'on va dans ce sens et que l'on délaisse les autres endroits, le projet ne sera pas pertinent.

Toutefois, il est très difficile de savoir si le tramway a chassé les magasins traditionnels bien établis. Si on donne aux piétons le goût, par les aménagement attractifs, de marcher entre

les stations, on arrivera peut-être à contrebalancer cet effet de polarisation signalé précédemment. Si les comportements des acheteurs ont changé, le comportement des commerçants doit changer aussi.

2.9. Intervention de M. CHAMP : la vie économique

La partie, développée, "high tech", se situe sur la partie Nord-Est de l'agglomération. La partie Nord-Ouest est l'ouverture vers Lyon, Voiron, etc, qui comporte des espaces utilisables en terme industriel, assez puissants, et de capacité d'habitat à venir relativement importante si l'on cherche à la développer.

La partie Sud est caractérisée par le fait que Grenoble est un cul-de-sac, y compris lorsque la circulation sur Sisteron sera ouverte. Elle a été marquée par l'arrivée d'une population dans les vingt dernières années que l'on peut qualifier de pauvre en regard des trois axes de développement démographique. C'est important car ce sont ces gens-là qui viennent travailler sur le Cours. Ce secteur est aussi le pôle chimique et traditionnel.

L'agglomération grenobloise bénéficie des faveurs de l'Etat et de l'Europe en particulier. La vie de l'agglomération dépend des choix qui sont effectués au niveau européen, notamment en matière de financement de la recherche fondamentale, de la recherche appliquée et du développement de certaines technologies (informatique, électronique, bio-médicale,...).

Un exemple intéressant peut être cité, celui de la firme Caterpillar qui, par sa méthode américaine de fonctionnement a réussi sa transformation "à la grenobloise". A l'inverse Nerpic offre l'exemple d'une transformation négative.

Malgré le fait que le Sud soit plus ouvrier, on peut dire qu'il y a eu des déperditions industrielles assez considérables depuis vingt ans. Les industries du Nord de la ville ont disparu. Le gros du développement (technologie, matière grise) est encore lourdement centralisé vers le Nord-Est avec des possibilités de consommation d'espaces relativement importantes, y compris les possibilités d'habitat, et la partie la plus concurrente de cet espace est certainement le Voironnais et la zone du centre. Il faudrait s'interroger sur les conditions d'accessibilité des services aux entreprises et des services et commerces de gros inter-industriels de part et d'autre du Cours.

Sur le Cours, on note qu'il n'y a pas de représentant de l'une des grandes forces industrielles qui assurent ou vont assurer dans l'avenir le développement de l'agglomération. Une des vocations possible le long du Cours pourrait être le commerce de gros inter-industriel. En conclusion si l'on constate une déperdition industrielle progressive le long du Cours, il

convient de s'interroger sur les facteurs - s'ils existent - qui permettraient d'y remédier (l'autre alternative consistant à imaginer d'accompagner cette déperdition, plutôt que de la subir).

M. GÉRY s'interroge : peut-on faire de la qualité urbaine sans faire obligatoirement du commercial ?

Chapitre 3 : Paroles sur le Cours

Entretiens conduits par Mohammed Bazine BOUBEZARI, Sandra FIORI, Maria SARAIVA, Rachel THOMAS.

1. Les paradoxes du Cours

Pour présenter les résultats de l'enquête sociologique réalisée à l'automne 1996, nous avons opté pour une restitution conservant le mieux possible l'intégralité des expressions recueillies. C'est donc sous la forme d'extraits d'entretiens que s'organise la matière première de notre compte-rendu. Cette présentation permet de faire un tour d'horizon des grandes questions qui sont aujourd'hui en débat plus ou moins explicitement sur le Cours.

En nous appuyant sur les images, les pratiques et les opinions détaillées par les multiples paroles des acteurs du cours, nous voudrions, dans cette introduction, faire ressortir d'une manière résolument synthétique ce qui nous apparaît comme les axes-clés de la perception du Cours aujourd'hui.

1.1. Un rôle structurant plus fictif que réel

Aussi bien dans les documents professionnels que dans nos entretiens, il est souvent fait référence à la fonction structurante du Cours. L'analyse montre la grande difficulté à qualifier précisément en quoi le Cours serait structurant. Tout se passe comme si sa longueur et une certaine image traditionnelle lui conféraient obligatoirement un rôle fort et déterminant ; mais l'expression devient brumeuse dès qu'il s'agit d'en décrire les modalités effectives.

C'est le premier paradoxe du Cours : s'imposer à l'évidence du regard pour beaucoup plus important qu'il ne l'est sans doute au plan urbanistique. Même s'il marque l'espace, même s'il en est un critère descriptif essentiel, le cours semble davantage fonctionner sur un mode isolé que comme vecteur d'urbanité à l'échelle de l'agglomération.

Son premier rôle symbolique concerne le lien qu'il établit avec la nature, de par les perspectives qu'il ouvre et de par sa configuration d'arbres. Edifié à l'origine pour contenir les crues du Drac et donc pour repousser la nature sauvage, le Cours est devenu au fil du temps une des voies du dialogue ville-nature dans l'agglomération. Sa définition minimale pourrait être : une ligne droite et des arbres. Au-delà des vicissitudes de ses aménagements, la force paysagère du Cours perdure et s'impose comme lien entre le monde urbain et le grand territoire.

L'ordre imposé par le Cours s'inscrit tout d'abord dans le champ visuel. Sa désignation première est d'être un élément fondateur de l'identité de l'agglomération en terme de repère spatial. Mais les critères d'identification et de repérage révélés par l'enquête sont presque plus encombrants qu'utiles. S'ils fonctionnent bien dans une représentation globale, ils deviennent parasites dans les relations de proximité. Car au niveau des images, le Cours trouve sa plénitude à l'échelle d'un plan d'ensemble ou lorsqu'il est contemplé de la Bastille. Dans ces deux cas, la distance permet de le saisir dans une vision unitaire et cohérente. Toutes les autres échelles de perceptions et de pratiques témoignent de conflits entre cette homogénéité finalement abstraite et l'hétérogénéité ressentie au fil de ses séquences.

Au ras du Cours, se vit une contradiction entre le sentiment d'incohérence qui prévaut parfois et le sentiment d'une grandeur de référence qui ne laisse que peu de traces dans les espaces quotidiens. La sensation dominante est que le Cours non seulement ne structure aucune urbanité mais joue plutôt par rapport à cette dernière un rôle de frein.

En s'établissant dans une vision d'ordre du monde, cette "grande pénétrante" ou encore cette "épine dorsale" développe une monumentalité urbanistique et paysagère à laquelle son échelle accorde un crédit largement surdimensionné quant à l'effet de structuration effectif.

1.2. Vers un espace technique mono-fonctionnel ?

La principale menace du Cours pour lui-même est aussi sa principale qualité. Tout le monde admet que son fonctionnement comme voirie est plutôt satisfaisant, que la circulation y est fluide et qu'il remplit convenablement son rôle de distributeur des flux, essentiellement automobiles. A partir de ce constat, la plupart du temps partagé, le Cours n'est une préoccupation première pour aucune institution. Chaque commune a d'autres travaux de plus grande envergure qui monopolisent ses efforts et qui ne concernent le Cours qu'indirectement. L'aménagement de la ligne de bus numéro 8, prévu pour 1997, entend redynamiser les transports en commun sur cet axe et se circonscrit donc majoritairement à ce problème.

Ce que l'enquête indique pourtant de manière nette, c'est l'enjeu urbanistique dont le Cours est porteur. Modulée selon les séquences, la question de l'espace public est d'actualité d'un bout à l'autre.

C'est le second paradoxe du Cours : il affiche le "bon fonctionnement" de sa circulation comme un masque à ses dysfonctionnements. Il occulte sa mise en question essentielle - quelle intégration dans les divers systèmes urbains traversés ? - par une fonctionnalité plus résiduelle que choisie et qui, en fin de compte, ne se révèle pas vraiment satisfaisante à l'échelle des modes de vie quotidiens.

L'avenir de cet espace limité à un rôle strictement technique est le spectre d'une "autoroute résidentielle". L'effet de barrière serait clairement affirmé et la vocation urbaine de proximité réduite aux échanges minimaux. Or les témoignages recueillis insistent sur la double vocation du Cours : lieu de passage et lieu de vie. Le déséquilibre entre ces deux termes est déjà largement exprimé comme une défaite devant l'impérialisme de l'automobile. C'est précisément en ce sens que la règle fonctionnelle peut être un masque qui cache une dimension totalitaire. Sur cette mono-fonctionnalité ressentie, beaucoup d'insatisfactions et de malaises sont exprimés qui témoignent de préoccupations profondes.

D'où il s'ensuit une série de questions : la domination automobile, ressentie comme un fatalité, est-elle réversible et sous quelle forme ? Peut-on conserver la fluidité tout en diminuant les nuisances (bruit et pollution) ? Le Cours peut-il devenir un axe où se tente l'alternative à une mobilité prioritairement automobile ? Comment concilier passage et vies locales ?

1.3. Développer les dynamiques transversales

Les souhaits les plus couramment exprimés convergent sur une position commune : le Cours doit redevenir un axe multi-dimensionnel, c'est-à-dire doit être resituer dans un projet urbain d'ensemble.

Sa dégradation apparente et le laisser-aller perçu dans l'accumulation d'interventions hétéroclites semblent aujourd'hui prendre le pas dans les représentations sur l'image de prestige qu'il a pu incarner en d'autres temps, même si les références au passé sont plus symboliques que précises dans l'imaginaire des personnes interviewées.

Figé dans un rôle non assumé de structuration urbaine et asphyxié par une circulation qui le légitime sans le faire vivre, le Cours est un espace public malade. Il témoigne exactement de l'appauvrissement et de la fragilisation de ce type d'espaces qui ont sur-développé leurs qualités fonctionnelles au détriment de leurs dimensions sociales et symboliques.

C'est le troisième paradoxe du Cours : avec sa configuration propre et les pratiques qu'il a stratifiées jusqu'à aujourd'hui, comment peut-il regagner une épaisseur urbaine et une vie symbolique qui lui fasse dépasser l'image d'une "manche vide" pour celle d'un axe fédérateur.

Au fil de sa longueur, le Cours dessine des profils urbains différents et abrite une grande population de résidents. Pour la plupart d'entre eux, deux niveaux de perception cohabitent : une vision d'ensemble et une vision locale qui renvoient à la double identité vécue du Cours, globale et sectorielle. Nous avons souligné le relatif artifice de l'identité globale du Cours, la lecture des extraits d'entretiens secteur par secteur informera des difficultés vécues et ressenties par les acteurs de chaque séquence. Seule, la partie du Cours proche du centre-ville est créditée d'une capacité à être vécue comme un quartier ; à partir de l'Aigle et pour différentes raisons au fil du Cours, cette perception devient problématique. Sans rechercher une optimisation illusoire - le Cours égrenant une succession de quartiers-modèles - les habitants voudraient échapper au systématisme de l'effet d'aspiration de la vie locale dans le transit.

Cette préoccupation exprimée à la base rejoint pleinement les perspectives urbanistiques développées actuellement par les trois communes concernées, même si le Cours ne figure pas au programme de leurs interventions à court terme. Grenoble doit relier le nouveau quartier d'Europole au centre-ville et lance l'aménagement de la liaison Est-Ouest par les Grands-Boulevards ; Echirolles poursuit l'édification de son centre-ville et souhaite ménager des liens avec ses quartiers Ouest ; Pont de Claix projette une nouvelle structuration du bourg dans une double dimension de vie communale et de porte d'agglomération. Dans chaque cas, la question de la transversalité du Cours est au cœur des enjeux urbanistiques : soit sa rectitude Nord-Sud continue de s'imposer comme barrière, partiellement redoublée par la voie ferrée et les implantations industrielles, soit des tentatives se développent pour l'intégrer dans l'épaisseur des tissus urbains et des vies locales différenciées qu'il traverse.

Sur le sujet des modes d'intégration à l'espace urbain, le Cours pose une question spécifique extrêmement forte : de la même manière que la centralité ne s'exprime pas que par l'activité commerciale, peut-il exister aujourd'hui des modes de promenade urbaine sans activités de consommation ? En d'autres termes, est-il possible de créer une qualité urbaine d'espace public non fondée sur le commerce ?

Même s'il n'est pas aujourd'hui dans les ordres du jour, le Cours s'impose comme un problème majeur pour l'agglomération toute entière. Et celle-ci ne pourra éviter de l'affronter qu'au prix d'un assujettissement à l'automobile dangereux à terme et d'un cloisonnement des quartiers qui risque d'handicaper progressivement les urbanismes des trois communes.

Requalifier le Cours, c'est valoriser un espace public fédérateur qui estompe l'effet de barrière en rééquilibrant les usages et en réanimant une multifonctionnalité. La force de sa dimension Nord-Sud, clairement affirmée par une identité paysagère à maintenir et aussi par un rôle effectif de distributeur des flux de circulation, peut sans dommage supporter des aménagements, modulés selon les séquences, qui privilégient les latéralités du Cours et les liaisons transversales.

Deux types d'interventions sont clairement indiqués comme des écueils à éviter par les personnes que nous avons interviewées : celles qui seraient assimilées à des effets de contrainte sans contrepartie sur la qualité de la vie (par exemple une action limitant la circulation sans solution alternative) et celles qui se résumeraient à un effet de décor (par exemple la pose de bacs de fleurs sans aménagement pour les piétons). Même si une certaine fatalité accompagne les opinions sur le Cours, l'enjeu est clairement perçu comme relevant de la décision politique au sens volontaire et global du terme et non au niveau d'un aménagement urbain de détail.

L'interrogation sur le Cours débouche sur une appréciation du cadre de vie de chacun ; celle-ci témoigne clairement du désir que le Cours crée des liens et dépasse son rôle d'axe de transit pour gagner davantage d'intégration aux systèmes urbains traversés. Même si l'urbanité, conçue comme un équilibre de fonctions, ne se décrète pas, il apparaît urgent d'une part de stopper le processus de banalisation et de dégradation fortement ressenti et, d'autre part, d'intégrer le Cours dans les réflexions ou interventions actuellement en chantier, même si celles-ci portent sur des quartiers extérieurs qui ne paraissent que peu le concerner : à l'échelle de l'agglomération, les questions qu'ils soulèvent sont, à terme, incontournables.

1.4. Les séquences du Cours

Km	VILLE	REPÈRES	CARACTÉRISTIQUES
Séquence 1 : Un boulevard de centre-ville (commune de Grenoble)			
<i>Tissu urbain dense de centre-ville avec alignement permanent et régulier des constructions (urbanisme d'îlots haussmaniens). La typologie du bâti est celle de l'habitat avec commerces et services au rez-de-chaussée. Front bâti continu de R + 1 à R + 10.</i>			
0,0	G	Place H. Dubedout (Bastille)	Départ d'une grande artère Ouverture visuelle sur la colline de la Bastille.
0,1	G	Av. Félix Viallet	Mobilier urbain très présent. Eclairage typé. Croisement avec le tram et une rue piétonne.
0,3	G	Av. Alsace-Lorraine	
0,5	G	Cours Berriat	Coupure visuelle par dénivellation de la voie ferrée
1,0	G	Estacade SNCF / Aigle	
1,4	G	Grands Boulevards / Cours de la Libération	Coupure visuelle par dénivellation des boulevards Joseph Vallier et Foch
1,7	G	Av. Rochambeau	Belle allée d'arbres avenue Rochambeau Sur le Cours, à partir de là, s'arrêtent les Grands immeubles longitudinaux côté Vercors Jusque là, le Cours est totalement encadré de part et d'autre par des immeubles.

Séquence 2 : Les faubourgs de la ville (commune de Grenoble)

Tissu mixte d'habitat et d'activités. L'habitat est lui-même mixte : petits immeubles de ville, immeubles collectifs groupés ou isolés, maisons individuelles. Début de la discontinuité du tissu urbain dense. Amorce de la "sortie de Grenoble"

2,2	G	Les Alliés / Anatole France	Garage Renault, première grande emprise commerciale
2,7	G	Église St Pierre	Lycées Louise Michel et Vaucanson en retrait.
3,0	G	Hôtel Lesdiguières	Long linéaire non construit et végétalisé.
3,1	G	Stade Lesdiguières	Usine Neyrpic en retrait
3,3	G	Estacade Reynier / Verlaine	Coupure visuelle par dénivellation de l'avenue Paul Verlaine. Grands immeubles jusqu'aux abords du Rondeau. Grandes emprises commerciales et d'activités.
3,9	G	Panneau de sortie de Grenoble	

Séquence 3 : L'allée échirolloise : du Rondeau à Villancourt (commune d'Echirolles)

Le tronçon échirollois du Cours se repère visuellement par une nette différence quant à l'état des arbres : en meilleure santé apparente, leur feuillage est beaucoup plus fourni et leur âge plus constant, ce qui souligne ici la perspective paysagère et végétale du Cours. Grands ensembles en alternance avec habitat pavillonnaire et activités mêlées à l'habitat individuel ou bien sur emprise propre. Souvent, les grands ensembles ne sont pas tournés vers le Cours mais regroupés sur eux-mêmes. Pas d'alignement des constructions.

4,0	E	Carrefour du Rondeau	Carrefour routier important avec dénivelé.
6,1	E	Moulins de Villancourt Sortie d'Echirolles	Long linéaire végétal. Sol enherbé sur la contre-allée.

Séquence 4 : Les centres de quartier (Casino et Bayard) (commune d'Echirolles)

Ces deux parties du Cours semblent bénéficier d'un statut particulier : lieux de vie et d'échanges, regroupant des commerces et des services, fortement reliés à des habitations proches, ils formalisent un vécu original du Cours : le quartier.

4,9	E	Centre commercial Casino	Fréquentation importante (piétons, véhicules) Signalétique marquante. Brève interruption de l'alignement des arbres.
5,5	E	Centre commercial Bayard	

Séquence 5 : La route (commune de Pont de Claix)

Suite des grands ensembles des années 60 et 70, d'habitat pavillonnaire et d'activités.

6,4	PdC	Quartier de Villancourt / Le Canton	
6,5	PdC	Petit centre commercial (côté Vercors)	Neyrtec en retrait côté Belledonne Immeubles côté Vercors jusqu'à
6,9	PdC	Gringalet / A 480	Immeubles côté Belledonne jusqu'à
7,3	PdC	Route de l'Amphithéâtre	Une seule rangée d'arbres côté Belledonne.

Séquence 6 : Le Bourg (commune de Pont de Claix)

Front bâti continu du centre bourg. Alignement de petits immeubles de ville en mitoyenneté : R + 1 à R + 3.

7,6	PdC	Début du Bourg	
7,9	PdC	Le Bourg	
8,0	PdC	Bifurcation des routes	Fermeture de la perspective sur front bâti continu et sur la Mairie.

2. Un repère pour l'espace et le temps

Chaque extrait d'interview est référencié ainsi :

Numéro d'ordre dans la liste des personnes interrogées, de 1 à 103 de la Bastille à Pont de Claix, Femme ou Homme, Age, Activité.

Cf. infra 8. Méthodologie.

2.1. Une signature spatiale

7 H 29 Jardinier "C'est très propre ici quand même. Les services de la mairie y mettent un bon coup. On nous dit de faire attention parce qu'on est quand même sur un truc qui marque bien la ville le cours Jean Jaurès. C'est le début des vieux quartiers et puis c'est un endroit où les gens se promènent pas mal."

9 H 58 Pharmacien "Le cours est extrêmement agréable à regarder : la route paraît se prolonger comme cela sans véritable fin. Comme si quiconque pouvait l'emprunter à l'infini. Et je trouve qu'on retrouve cette espèce de sensation d'infinité, de grandeur, de majestuosité dans les arbres. une majestuosité verticale alors que l'autre est horizontale... attention, je deviens poète ! "

12 F 70 Retraitée "C'est une belle ouverture vers et jusqu'aux montagnes, bien aérée et très vivante. A l'inverse, l'avenue Alsace-Lorraine, n'est pas du tout agréable : il y a peu de commerçants, il n'y a que le va et vient des gens qui rentrent et sortent de chez eux et on a pas de plaisir à se promener."

"C'est vraiment une belle avenue, large, qui lie les montagnes et qui fait se rencontrer les gens. C'est une tranchée liante. Le cours fait le lien entre diverses communes et même la campagne."

19 F 22 Etudiante "C'est le cours principal de Grenoble. C'est un lieu de passage obligé. C'est une artère qui traverse toute la ville, c'est la plus importante et elle dessert tout. C'est aussi un point de repère pour mes déplacements. A partir du cours, je fais mon chemin. Il est très reconnaissable. Il a de la personnalité. C'est le plus long d'Europe, donc il y a de quoi être fier. De la Bastille, on ne voit que lui : ça fait une grosse tranchée dans la ville. Ça marque la ville : il est très long, très droit, très large, très bruyant... et très commercial."

27 H 30 Archéologue "On est pas loin du centre-ville et pous expliquer à quelqu'un de venir ici c'est hyper facile. On est sur un des deux axes principaux de Grenoble."

35 H 55 Cadre "Ah le cordon ombilical de Grenoble ! Historiquement celui par lequel on a libéré la ville et par lequel géographiquement les trois vallées forment un "Y". Lui, c'est la grande branche en longueur, qui va sur Marseille vers le Sud, et le Sud attire toujours, vous le savez bien."

2.2. La rectitude : majesté ou monotonie ?

2 F 33 Employée "J'ai l'impression d'étouffer : ce cours ne finit jamais. Il est large et à perte de vue. On a l'impression qu'on accèdera jamais au bout. D'ailleurs je ne l'emprunte jamais sur toute sa longueur. Je l'ai fait peut-être 10 fois en 4 ans, pas plus. Moi ça m'étouffe parce que je pense que jamais je ne sortirai de ce couloir. Parce qu'en fait, ça ressemble à un couloir votre cours : il est long comme un couloir, on ne peut aller ni trop à droite, ni trop à gauche ; la rangée d'arbres, elle vous interdit de sortir un peu aussi. Oui, c'est comme un couloir sombre et au bout, on ne sait pas ce qu'il y a vraiment."

8 H 63 "Pharmacien "Les contre-allées et cette allée d'arbres souligne la rectitude et la longueur du cours. C'est impressionnant."

16 F 38 Femme de ménage "Le cours JJ, il est long et monotone. C'est trop une enfilade, ça ne fait pas divertissant, promenade."

19 F 22 Etudiante "S'il n'y avait pas de voitures, je le trouverai beau. Ses qualités : sa droiture, son côté imposant. C'est un peu nos Champs-Élysées. Les platanes donnent de la majesté. C'est un peu le tapis rouge de Grenoble. Il est pas agréable à regarder sur certaines portions mais sur sa totalité, c'est pas mal."

21 H 42 Fleuriste "Il est beau quand on est à la Bastille et que vous voyez cette longue ligne droite bordée d'arbres qui s'étend à l'infini. C'est la fierté de Grenoble. Mais quand vous êtes là où je suis, non."

25 F 80 retraitée "En dehors de ses désagréments, le cours JJ est beau tout de même. Cette allée de platanes, quelle majesté ! quelle grandeur ! Ils sont là, dressés, très hauts, fiers, à perte de vue. On a l'impression que la route ne finit jamais, que personne ne peut arriver au bout, qu'elle vous emmène au paradis. Cette longueur, elle semble indomptable. Il y a un

paradoxe très beau sur cette avenue : on y voit le monde moderne qui est largement symbolisé par toutes ces voitures qui passent à grande vitesse et en même temps, c'est l'avenue, cette vieille route, qui prend le dessus sur elles : c'est comme si les voitures étaient tout de même entièrement guidées par la route, contraintes par elle : elles ne peuvent pas la dépasser, elles doivent suivre la ligne droite et on dirait qu'elle aussi vont finir pas se perdre au loin. surtout dans la direction de Pont de Claix."

99 F 37 Commerçante "En travaillant ici, j'ai plus l'impression d'être dans un village ou une petite ville que sur une avenue. Pour moi, JJ c'est plutôt d'une porte à l'autre : la Bastille et l'entrée de PdC. Et puis, ça fait un peu trop couloir à voiture pour que je trouve ça bien. Et j'aime pas les trucs trop droits comme des autoroutes. C'est qu'une route après tout. Même les arbres, à la queue leu leu, on dirait un défilé militaire ! "

101 F 55 Cadre "Le désagrément l'emporte sur l'agrément mais cela ne m'empêche pas de le trouver beau à regarder. C'est à dire lorsque vous le prenez dans sa totalité, et surtout dans son histoire, je le trouve effectivement beau. Tous ces arbres plus que centenaires, ça donne un côté très chic au cours, un peu Champs-Élysées."

2.3. Présence du passé

3 F 49 Serveuse "C'est une vieille route qui est quand même belle malgré tout. Les immeubles sont anciens, c'est la marque d'une époque passée."

4 F 35 Sans emploi "J'aime pas la grandeur de la route. Je préfère les choses plus petites, douillettes, où on se sent bien. Là c'est trop grand. Bien sûr, les vieux immeubles ici avec les balcons, ils ont du caractère. Mais ces grands poteaux blancs... J'aime pas le mélange du moderne et du vieux. Les choses belles sont les choses anciennes parce qu'elles ont un passé. On croit que cette vieille route a un passé mais on ne le voit pas avec tout ça, le moderne dedans."

9 H 58 Cadre "Nous résidons sur un des axes de circulation les plus anciens de la ville, si ce n'est le plus ancien d'ailleurs. Ce n'est pas rien : le cours JJ est chargé d'un passé historique important qu'il me plaît à rappeler, c'est vrai."

16 F 38 Femme de ménage "J'aime bien les vieilles maisons, le côté un peu vieux du cours. C'est comme si le temps ne passait pas ; et la vie moderne avec la route, les voitures parce que ça va vite./.../ Voir les voitures ou les entendre, ça fait un peu de vie."

18 F 46 Infirmière "Des gens disent : les arbres témoignent du temps ancien où le cours était la fierté des grenoblois. Je ne vois vraiment pas de quoi on peut être fier : pour moi, c'est une autoroute ici, du bitume. Rien de plus. Où voyez-vous le temps ancien ? Les arbres sont comme les gens qui vivent ici et qui ont à subir le cours : ils sont malades et prêts à mourir."

21 H 42 Fleuriste "C'est la mémoire d'un ancien axe où l'on roulait paisiblement. Mais y vivre par morceau, non. C'est trop routier maintenant."

22 H 77 Retraité "Avant c'était la campagne ici. Les arbres marquent le cours. C'est un peu son signe de reconnaissance. Et puis, ça rappelle le bon vieux temps, la jeunesse, le calme. Aujourd'hui c'est trop urbain. A pied, vous sentez la pollution, et puis tout ce bruit."

98 F 52 Vendeuse "C'est une grande avenue qui a un côté historique. Ça embellit pas la ville mais c'est imposant quand même. C'est grand. Et puis, au temps des rois, c'était quand même une grande avenue. C'était la voie royale pour ceux qui circulaient en carrosse. C'était majestueux. On le voit sur des livres. Les platanes ça renforce ce côté majestueux. Ses défauts ? Trop bruyant. C'est la primauté de la voiture sur le piéton. Même quand je marche pour aller faire mes courses, je ne me sens pas en promenade avec tout ce bruit et toutes ces voitures qu'on voit défiler."

2.4. Devant une photo du Cours au début du siècle

2.4.1. Souvenirs

1 H 62 Retraité "J'ai connu ça quand il y avait le tram qui passait encore là. J'étais tout gosse et je venais jouer avec les copains. Là, c'était vraiment un lieu de promenade. Le cours était beau en ce temps là. C'était encore la campagne ici. Les gens venaient souffler ici en fin de semaine quand ils avaient bien travaillé. Nous les jeunes, on venait s'amuser. C'était le bon temps. Je regrette bien ce temps maintenant."

22 H 77 Retraité "Ça me rappelle vraiment ma jeunesse. A un moment donné, il y avait même un ruisseau, plus haut. C'était un canal et l'eau coulait. On pouvait jouer. Tous les enfants du cours venaient là pour s'amuser. On venait en vélo. Alors que maintenant c'est terminé. Vous ne voyez pas d'enfants sur le cours. C'est perdu ce côté joyeux quand même avec les voitures."

25 F 80 Retraitée "On remontait le cours en vélo. De la Bastille à "la campagne" comme on l'appelait, parce qu'il n'y avait pas encore Pont de Claix. On pédalait vers les montagnes et on ne savait pas où elles commençaient réellement parce que c'était loin. C'est un peu comme les deux bouts de l'arc-en-ciel : on dirait qu'ils sont tout près et en fait, vous courez vers l'infini. Le cours JJ c'est pareil. Aujourd'hui comme autrefois, d'ailleurs. /.../ Il y avait un ruisseau dans la contre-allée. Alors nous les enfants, on venait jouer là, c'était un lieu de promenade, les gens venaient se détendre ici, ils se rencontraient le dimanche. Maintenant on ne se promène plus sur le cours JJ. Les gens à pied font seulement leurs courses. Et puis vous ne voyez jamais d'enfants qui s'amuse ici."

29 H 45 Barman "On venait se promener du cours Berriat jusqu'ici à pied et on disait : on va faire un tour à la campagne. C'était tout vert. Il y avait encore des fleurs."

72 H 56 Pharmacien "Il y avait aussi un canal qu'on ne retrouve pas sur vos photos. Il a été enlevé dans les années 70, c'est tout ; c'était le canal d'évacuation des eaux de la ville de PdC."

Images proposées aux commentaires
(hier, aujourd'hui (1996), demain ?)



194. - GRENOBLE. - Le Cours St-André

Cliché J. G. - Collection L. P., Grenoble



2.4.2. Nostalgie

1 H 62 Retraité "C'était moins pollué, les arbres étaient en meilleure santé qu'aujourd'hui."

4 F 35 Sans emploi "C'est très beau parce que c'est ancien. On a envie de se promener et de profiter du temps. Mais c'est quand même un peu triste, trop sombre."

5 F 74 Retraîtée "On se croyait en pleine nature. On pouvait sortir rapidement de la ville même quand on en avait pas les moyens. C'était agréable."

12 F 70 Retraîtée "C'était un lieu de promenade à l'époque. Il le reste encore pour moi aujourd'hui."

19 F 22 Etudiante "Ça inspire vraiment la nature, le calme, le temps de vivre, un rendez-vous de la nature, un lieu de promenade. J'aimerais bien voir le cours comme cela. Ça fait moins autoroute."

28 H 53 Enseignant "C'est l'ambiance d'une vieille ville de province calme avec une certaine douceur de vivre. Mais aujourd'hui, en général, il n'y a pas de douceur de vivre à Grenoble."

33 H 70 Retraité "Si c'était comme ça, il n'y aurait pas notre quartier non plus, mais ce serait bon pour se promener."

42 F 53 Enseignante "On dirait un chemin au milieu d'une forêt. Les arbres sont nettement mieux que ce qu'ils sont à l'heure actuelle. Ils ressemblent à des arbres. Aujourd'hui, ce sont des squelettes."

51 H 15 Lycéen "On dirait la cambrousse ! On reconnaît un peu parce qu'au fond il y a la Bastille. C'est l'ambiance gentleman et tout ! Maintenant il y aurait une bande de 15 et là une bande de 30..."

55 H 35 Chef monteur "Les gens étaient moins cons, beaucoup plus calmes. Les feuilles de platanes étaient en meilleure santé : on pouvait se promener sans parapluie quand il pleuvait. Maintenant on les agresse les platanes, on leur taille les branches et tout."

81 H 40 Cordonnier "Là c'était le paradis, à cette époque là, pas de pollution, pas de circulation, un grand cours avec beaucoup d'arbres, c'était vraiment la belle vie ça. Mais de

nos jours, pour le commerce, ce serait bien qu'il y ait moins d'arbres : en tant que commerçant, j'aimerais que tout le monde puisse me voir quand il passe sur le cours."

2.4.3. Rejet

6 F 44 Sans emploi "Ca manque de vie."

14 H 43 Restaurateur "J'aime pas, ça manque de vie"

17 F 40 Cordonnier "La nature exubérante est magnifique mais ça manque de vie. A part des gens qui errent pour tromper leur ennui."

20 F 68 Retraitée "Ça c'est beau, c'est la vie, le calme, le repos. Mais j'aimerais pas revenir à ça. Disons que je pense que c'est pas possible. Et puis, ça manque de dynamisme quand même."

24 F 36 Boulangère "C'est pas beau parce qu'il n'y a pas de vie. C'est morne, il n'y a rien. On dirait un cimetière. Il n'y a que des arbres, pas de vie. Même pas d'habitation. C'est la route au milieu de la forêt alors que nous c'est la route au milieu du béton ! "

88 H 29 Jardinier "Il faut le voir à l'époque ; de nos jours ce n'est plus possible. C'est beau à voir, mais à la campagne, pas chez nous, plus maintenant quoi. C'est la vie moderne malheureusement, mais c'est notre vie qui veut ça."

3. Relations Ville / Nature

3.1. Une ouverture sur le cadre naturel

3 F 49 Serveuse "L'allée d'arbres est tout de même très belle le long du cours. Surtout qu'elle ne s'arrête jamais. L'ouverture sur la Bastille est très belle aussi, elle ouvre sur la campagne."

5 F 74 Retraitée "Reconnaissons quand même que c'est une belle avenue le cours JJ. Cette lignée d'arbres tout le long du cours, cette largeur de route, sa droiture, c'est tout de même très beau. Et puis en face, cette ouverture sur la Bastille, c'est magnifique, les couleurs de l'automne rendent le spectacle encore plus beau ; et puis l'hiver avec la neige, le manteau blanc sur la montagne... On ne peut pas le nier, c'est tout de même un quartier très beau. /.../ C'est un peu regrettable maintenant que ce quartier se soit si motorisé, mais on n'y peut rien. On ne va pas arrêter le progrès, ni déménager à notre âge."

6 F 44 Sans emploi "Il est beau tout de même. Vous avez déjà vu une vieille route comme ça aussi belle malgré le temps et aussi bien entretenue ? Et les arbres, et la Bastille qui domine tout le monde. C'est fantastique : d'un côté la vieille ville, de l'autre la montagne. C'est splendide. Et puis cette route large, longue..."

7 H 29 Jardinier "Il y a des grands immeubles ici qui sont vieux, ça fait riche et puis c'est bien entretenu. La route est belle, large comme ça, avec les arbres au milieu. Ça rappelle qu'on est près de la Bastille, de la montagne. C'est la ville mais on est pas complètement dedans, quoi. On peut en sortir vite. Les arbres, moi, ça me fait penser à ça."

9 H 58 Cadre "Le cours offre un regard sur la nature et la montagne : bien que vous soyez complètement noyé dans de l'urbain (le carrefour, la route, les voitures, les boutiques...) vous avez la possibilité d'ouvrir votre regard, de vous évader vers la nature. Et moi je trouve cela fantastique, ce ne sont pas les Champs Elysées où de toute manière, après la ville, c'est encore la ville !"

10 F 19 Lycéenne "Il est beaucoup venté et on se gèle en hiver... Les arbres de chaque côté, c'est pas mal quand même. A part la tonne de feuilles par terre ou sur les trottoirs qui manque de vous faire glisser quand il pleut, c'est sympa."

13 F 37 Serveuse "S'il n'y avait pas les arbres, ce ne serait pas aussi beau"

17 F 40 Cordonnier "Elle est belle, grande, cette avenue. J'adore l'allée de platanes. Ça donne une idée de grandeur. C'est un peu de nature dans la ville, c'est une allée à perte de vue, infinie, qui donne de la grandeur au cours."

63 H 73 Retraité "J'aime bien le cours parce qu'il y a beaucoup d'arbres. C'est agréable la montagne."

69 H 37 Opticien "Pour le travail, c'est bien, mais pour les loisirs, il vaut mieux aller se promener à une quinzaine de kilomètres d'ici, dans la nature."

70 F 22 Serveuse "Il n'y a rien à voir sur le cours, à part les montagnes."

3.2. La pollution

2 F 33 Employée "Le cours JJ est laid : les arbres sont tous en train de mourir petit à petit avec la pollution et les gaz des voitures. Ils sont forcément voués à la mort ces arbres, ils vont tous s'asphyxier au fur et à mesure qu'ils en planteront. Moi ça me rend malade ; ça ne devrait pas être permis de laisser un environnement se dégrader comme ça. Même sans le bruit vous êtes obligés de fermer les fenêtres, sinon tout votre intérieur est noir ; en gros, vous êtes jamais à l'air libre."

4 F 35 Sans emploi "Le cours n'est pas propre, noir et sale. On respire la saleté."

5 F 74 Retraîtée "On est constamment dans la pollution, on respire les odeurs de gasoil des pots d'échappement. Surtout aux feux quand les voitures démarrent. Les arbres sont aujourd'hui tous malades avec la pollution. Regardez comme ils sont tous dégarnis."

7 H 29 Jardinier "Je bouffe beaucoup des gaz d'échappement ; mais c'est les inconvénients du métier." (*employé espaces verts*)

9 H 58 Cadre "Vous évitez au maximum d'ouvrir vos fenêtres pour ne pas vous retrouver avec toute la poussière du cours sur vos meubles."

28 H 58 Enseignant "Mon appartement est très convenable surtout depuis que les odeurs de chlore ont disparu de Pont de Claix. Depuis une dizaine d'années. Avant c'était franchement désagréable."

47 H 50 Ingénieur "Le point négatif c'est la pollution des voitures."

53 H 53 Peintre "Pour ramasser les feuilles, ils se servent d'aspirateurs à air qui font monter la poussière. A 5 ou 6 mètres. Tout le quartier râle à cause de ça. A la poussière des échappements, la Mairie ajoute les soufflettes à air. Il faut fermer les fenêtres. J'ai une table blanche, en 2 jours, elle est noire."

60 H 72 Retraité "On parle beaucoup du problème de la pollution, mais si demain on ferme Rhône-Poulenc, on a huit mille ouvriers qui vont au chômage, il faut voir les deux choses, vous savez, c'est très triste."

96 H 30 Boucher "Il y a les mauvaises odeurs : on est entouré d'usines, alors ça sent le chlore et le fluor et quelque fois, c'est vraiment gênant. On a même l'impression que ça rentre dans les boutiques. Surtout le soir après 18 h. Et aussi quand le temps est couvert. Vous savez que vous êtes à PdC rien qu'à l'odeur. Il n'y a aucun doute, même les yeux fermés ! "

103 F 41 Fleuriste "A la boutique (*de fleurs*), on ferme souvent la porte à cause des odeurs et du bruit."

3.3. Souhaits d'aménagement

4 F 35 Sans emploi "Qu'il soit plus vert et plus propre. Les arbres sont grands mais ils ne sont pas assez verts. Il faudrait de grands sapins. Plus de plantes et de fleurs. C'est trop tout nu. Et enlever ces poteaux blancs (*croisement avec avenue Alsace-Lorraine*)."

19 F 22 Etudiante "Lui rendre son côté nature : il faut mettre de la verdure dans ce béton."

20 F 68 Retraîtée "Mettre des bacs à fleurs le long des trottoirs. Il y aurait un peu plus de couleur. Ce serait moins couleur béton pollué."

25 F 80 Retraitée "Le monde évolue. On peut pas changer les choses. Mais c'est vrai que le côté nature me manque un peu. Il faudrait peut-être remettre des arbres, rajouter des fleurs dans des bacs et réduire la vitesse des voitures. Peut-être que les gens se promèneront."

26 F 20 Etudiante "Heureusement il y a les platanes. On pourrait mettre des bacs de fleurs mais ils seraient vite abimés par les gaz d'échappement des voitures."

29 H 45 Barman "Il n'y a pas assez de fleurs. Et il faudrait mettre le marché de gros hors de la ville. Il amène trop de bruit."

35 H 55 Cadre "Il ne faudrait pas oublier de traiter l'espace des contre-allées. Car les faire utiliser ou les laisser utiliser systématiquement en double rangée de voitures parallèles au pied de tous les immeubles, c'est maintenir en pied d'immeuble toute la pollution urbaine. Même si ça pénalise un peu le stationnement, il faudrait mettre un peu de verdure."

36 F 22 Animatrice "C'est plus agréable à l'œil de voir une ville qui arrive à se coordonner avec la nature pour rendre les choses plus agréables. Surtout en pied de montagne. On a assez de goudron et de béton comme ça."

37 F 30 Secrétaire "Mettre des arbres au milieu, ça serait déjà un plus, ça ferait moins avenue. Bon, ce n'est pas les Champs-Élysées à Paris, mais ça ferait quelque chose de bien. Ça rend toujours quelque chose de sympathique la verdure."

53 H 53 Peintre "Mettre des fleurs et faire un peu plus d'entretien. Il y a trop de laisser-aller. Le cours JJ est bien connu ; il lui faudrait un peu plus d'entretien. Il est sale. Les arbres, on ne voit que les troncs. Devant chez nous le gazon est tout biscornu, y a des pépés qui se pètent la figure, c'est tout bossu, rien n'est plat : ils pourraient quand même goudronner un peu..."

68 F 50 Photographe "Des fleurs sur les trottoirs et enlever toute cette publicité qui nous pollue."

73 F 20 Lycéenne "De la verdure."

75 H 24 Sans emploi "Il y a trop de garages qui traînent, qui prennent toute l'avenue et ce serait tellement beau d'avoir un cours comme un parc. Mais on peut pas tout changer malheureusement."

76 H 34 Technicien "On travaille au service de la voirie d'Echirolles. 7 heures par jour, 6 mois par an, on ramasse les feuilles sur le cours JJ. 600 arbres sur le cours JJ à Échirolles. On

a besoin des arbres mais ils disent qu'il y en a trop au m2, que les feuilles sont malades. /.../
Pour améliorer le cours ? il faut raser tous les arbres ! Non, c'est un peu nos Champs-Elysées, ici."

81 H 40 Cordonnier "L'aménagement du cours, ce serait bien s'il n'y avait pas tous ces arbres autour, qui cachent beaucoup les commerces. Les gens verraient beaucoup mieux, feraient certainement beaucoup plus attention à ce qu'il y a autour d'eux. Les arbres cachent beaucoup d'activités sur le cours, gênent beaucoup d'activités d'ailleurs."

83 F 15 Lycéenne "Des fleurs."

94 F 32 Sans emploi "Sans hésiter plus de verdure : pourquoi ne ferait-on pas à certains endroits des squares, des jardins, des parcs. Ça permettrait aux gens de se promener, aux mamans de promener leurs gosses, aux gens de s'arrêter pour discuter. Ça ressemblerait plus à un lieu de vie, de promenade qu'à un simple lieu de circulation vers la ville, de la ville et à travers les villes. Ce serait un peu de douceur et de calme dans le monde triste de la ville."

97 H 22 Etudiant "Il faudrait de la verdure qu'on peut voir du bus ou des voitures, des haies par exemple ; parce que les arbres on ne leur voit que le tronc."

4. Les déplacements

4.1. La loi de la route

1 H 62 Retraité "Il y a toujours eu de la circulation sur le cours JJ, c'est quand même fait pour ça. Mais il y en avait un peu moins qu'aujourd'hui."

2 F 33 Employée "Il est très bien pour sortir de G. C'est une route le cours JJ. Rien de plus. C'est une route de passage pour rentrer et traverser G. En fait, j'habite sur une route, c'est tout."

3 F 49 Serveuse "La circulation n'est pas désagréable parce que les feux sont très bien synchronisés."

4 F 35 Sans emploi "Ici ça me fait penser à une autoroute."

8 H 63 Pharmacien "Les qualités du cours, c'est principalement sa largeur qui permet une circulation à la fois dense et facile des voitures. Vous avez une allée centrale qui est très belle, très bien entretenue et qui en effet accueille beaucoup de voitures sans pour autant être souvent encombrée. Et les contre-allées qui, en théorie, permettent de stationner quelques instants pour faire de brèves courses sans gêner la circulation de l'axe central. mais là, je raisonne en égoïste et en commerçant."

9 H 58 Cadre "Il est remarquablement agencé pour que la circulation soit bonne. La route est extrêmement large, elle permet la circulation des voitures en toute sérénité. Rares sont les encombrements sur le cours, en dehors des moments où il y en a un peu partout. /.../ Il est agréable à circuler que ce soit à pied ou en voiture. En voiture, la circulation est sans reproche. Les feux sont bien synchronisés, la vitesse est bien réglementée, la circulation est fluide."

13 F 37 Serveuse "Ça circule bien ici, ça bouchonne pas trop. A part les heures de sortie du boulot, ça klaxonne, ça s'énerve."

14 H 43 Restaurateur "La circulation se fait bien, il n'y a pas trop de bouchons et on sort rapidement de la ville. C'est vraiment pratique. Mais des routes comme ça, c'est au service du métro-boulot-dodo."

15 H 64 Retraité "On la rendra jamais belle cette avenue : c'est qu'un truc où on peut circuler. /.../ C'est tellement large qu'on a l'impression qu'on arrivera jamais à traverser./.../ La seule chose de bonne, c'est que les voitures semblent bien circuler. Ça coule plutôt bien, il n'y a pas trop de bouchons. Même les bus."

21 H 42 Fleuriste "Nous on est le nœud de la ville, la voie qui distribue les gens en voiture."

28 H 53 Enseignant "C'est esthétiquement d'une grande laideur. C'est strictement fonctionnel."

35 H 55 Cadre "La circulation se fait d'une façon intense, mais diffuse sur toute la journée : il n'y a pas d'heure de pointe. L'effet midi-deux ne joue plus parce qu'il y a plein de boîtes qui font la journée continue. Peut-être une petite intensification en fin d'après-midi mais pas vraiment énorme. /.../ En termes d'axe routier, le cordon ombilical est l'un des meilleurs relais. "

45H 14 Collégien "Dans ma tête, le cours JJ c'est quelque chose de long, de rapide, de bruyant mais ça sert, c'est bien. C'est l'artère principale de Grenoble et alentours. Ça relie bien G et PdC. Ça permet d'être à proximité. On est à côté et on peut être rapidement à l'endroit qu'on souhaite. On part et on débouche tout de suite sur le cours JJ, c'est bien."

62 H 15 Lycéen "C'est une route"

83 F 15 Lycéenne "C'est un endroit pour aller de Pont de Claix à Grenoble, pour aller en ville, en fait."

84 H 40 Ouvrier "Depuis qu'ils ont ouvert l'autoroute, ça devient encore plus calme qu'avant."

85 H 19 Etudiant "C'est une route, c'est tout."

86 F 32 Secrétaire "Ce cours, il est indispensable pour tous les commerces, il est indispensable pour tous les gens qui vont travailler d'un bout à l'autre, il reste quand même un axe essentiel, et je ne vois pas trop ce qu'on peut y faire. Les voitures, on peut pas les empêcher de rouler."

96 H 30 Boucher "C'est pas un lieu de vie le cours JJ. C'est simplement un lieu de passage, une desserte. La disposition de la route ne pousse pas à la convivialité. On vit les

uns à côtés des autres, c'est tout. Pas ensemble. En plus, on ne se voit pas puisqu'on est sur la même ligne... C'est un lieu pour la circulation des voitures, c'est tout. On a l'impression d'être dans un gouffre où toutes les voitures se jettent dedans. Il est facile d'accès, c'est vrai : on rentre bien, on sort bien mais c'est pas agréable, c'est trop speed."

97 H 22 Etudiant "C'est qu'une route qui s'engorge de bosseurs le matin et qui s'en dégorge le soir. Il y a vraiment pas de quoi être enchanté. regardez en direction de G : on ne voit qu'un ruban de bitume qui ne s'arrête jamais et des voitures qui défilent sur le béton."

101 F 55 Cadre "C'est vrai que je suis la première à m'insurger contre l'excès de voitures sur le cours mais il faut dire qu'on y circule très bien."

103 F 41 Fleuriste "L'avantage du cours JJ, c'est que la circulation est très fluide et que les feux sont très bien coordonnés. Et même aux heures de pointe."

4.2. La vitesse

7 H 29 Jardinier "Quand je balaye le cours directement au bord des feux, la vitesse des voitures fait que toutes les feuilles que je ramasse ou les papiers sont envoyés en l'air. C'est comme si je n'avais rien fait !"

31 F 24 Sans emploi "La vitesse donne vraiment l'impression du stress."

55 H 35 Chef monteur "Certains prennent les contre-allées pour tourner aux feux et ils vont plus vite que sur les voies centrales : ils crient que ça fait gagner du temps, mais c'est faux."

74 F 35 Secrétaire "On est venu depuis la Libération jusqu'à Casino mais on a pris les rues parallèles. C'est plus court et il y a moins de circulation."

85 H 19 Etudiant "La vitesse est trop basse, parce qu'à 50 km/h sur le cours, on se traîne."

4.3. Le stationnement

3 F 49 Serveuse "Le stationnement n'est pas trop problématique. Entre 12 et 14 h, au moment où les places sont gratuites, c'est la ruée vers l'or."

7 H 29 Jardinier "Les contre-allées, il n'y a jamais de place. C'est trop petit, trop étroit. Il faudrait qu'elles soient plus larges pour qu'on puisse se garer en créneau de chaque côté. Ou alors faire des places en épi pour garer plus de voitures. C'est gênant pour la balayeuse, il y a des voitures garées n'importe comment."

8 H 63 Pharmacien "C'est complètement engorgé. Les gens se garent n'importe où en empiétant largement sur les trottoirs et en encombrant la chaussée du côté des boutiques. Les mamans en landau sont parfois obligées de descendre du trottoir et d'emprunter la route ! "

9 H 58 Cadre "C'est le problème. Moi j'ai un garage à proximité."

11 H 43 Cafetier "Impossible de se garer ici. Les gens se mettent n'importe où. Je n'arrive quasiment jamais à me garer devant le bar, il faut toujours que je laisse ma voiture dans une petite rue derrière."

23 H 40 Epicier "Même en voiture c'est facile de circuler. Surtout le matin de bonne heure. C'est pour se garer qu'il y a des problèmes. Les gens se garent n'importe comment. Il faut dire qu'il n'y a pas de place. C'est trop étroit les contre-allées."

27 H 30 Archéologue "On a plusieurs véhicules et on trouve toujours de la place pour se garer."

37 F 30 Secrétaire "On se gare le long des trottoirs et on trouve toujours de la place."

38 F 45 Fleuriste "La seule chose qui nous reste, c'est qu'on se gare facilement."

39 F 25 Réceptionniste "La contre-allée est pratique pour se garer."

47 H 50 Ingénieur "Il y a 320 appartements dans la résidence, mais il y a des garages et des parkings pour tout le monde, largement."

103 F 41 Fleuriste "La seule chose qui pose problèmes, c'est l'entrée de PdC et les places pour se garer. Même nous, on évite de mettre des fleurs sur le trottoir : les gens se garent dessus."

4.4. Les accidents

52 F 90 Retraitée "Moi je suis bien habituée au trafic, les voitures ne me gênent pas, le train c'est la même chose. On prend l'habitude, vous savez, c'est pas gênant. /.../ Par contre, je me souviens qu'il y a eu une époque où beaucoup de gens se sont faits tués sur le cours, Mais plus haut, sur PdC."

90 H 25 Fleuriste "Il y a trop d'accidents, surtout avec les motos."

4.5. Les traversées des piétons

1 H 62 Retraité "On traverse très rarement le cours. Du coup, on fait toutes nos courses du même côté."

5 F 74 Retraitée "C'est dangereux pour une vieille personne comme moi. L'allée est tellement large et les feux si courts que j'ai du mal à traverser dans le temps."

10 F 19 Lycéenne "C'est plus facile de traverser vers le tram qu'à Berriat avec les voitures qui tournent."

13 F 37 Serveuse "Il n'y a pas d'espace vert pour mon gosse. Quand je sors avec lui, je le tiens bien et on ne traverse pas. Parce que c'est trop dangereux. Les feux sont trop rapides et on a pas le temps de traverser comme il faut. Et dans les contre-allées, les gens débouchent n'importe comment."

17 F 40 Cordonnier "A l'Aigle, il y a trop de voitures, on ne sait jamais où et quand il faut traverser. L'avenue est tellement large qu'on a l'impression qu'on ne traversera jamais en une seule fois. Qu'on aura pas le temps. C'est une avenue où on roule ici. Essentiellement. Pas un lieu où on se promène et où on prend le temps de vivre. C'est un passage obligatoire."

18 F 46 Infirmière "C'est complètement insécure. Quand j'ai mes enfants avec moi (3 et 5 ans) je ne traverse pas. C'est trop dangereux, les voitures sont beaucoup trop nombreuses, roulent trop rapidement."

20 F 68 Retraitée "C'est kamikaze : c'est impossible de traverser en une seule fois. Vous risquez votre peau à chaque fois. Il faut faire ça en deux coups et alors vous vous retrouvez au milieu de ce flot de voitures qui roulent à toute vitesse. C'est un enfer ici. C'est comme si on était sur une autoroute. Mais la circulation en voiture se passe très bien ; d'ailleurs, c'est un des atouts du cours. Mais c'est le seul."

22 H 77 Retraité "Je traverse sans problème vers les commerces en face."

25 F 80 Retraitée "Le cours est pratique pour les voitures. Mais pas pour les piétons, notamment pour traverser. Les voitures vont tellement rapidement que l'on a l'impression qu'on va se faire happer sur le passage. Pas possible de traverser en une fois. Alors moi, je traverse pas, sauf quand je vais chez mon médecin."

33 H 70 Retraité "Il est hors de question d'aller chercher du pain en face ! Traverser le boulevard est trop difficile."

34 H 65 Retraité "Nous traversons systématiquement en dehors des clous pour la simple raison qu'on risque plus de se faire écraser par les voitures qui tournent vers les Eaux-Clares que devant chez nous. Devant chez nous on voit les voitures de très loin et on a le temps d'arriver avant elles."

97 H 22 Etudiant "La route se rétrécit trop ici. Et la patte d'oie n'arrange rien. Plus les gens pressés qui s'arrêtent en double file : ça bloque le bus, ça bloque les voitures et c'est un véritable sac de nœud. Moi, je traverse jamais ! En plus comme la boulangerie est du bon côté..."

4.6. Les transports en commun

19 F 22 Etudiante "Je prends pas le bus, c'est trop cher, bondé et ça sent mauvais. Je prends plutôt mon vélo dans les contre-allée mais il y a trop de voitures partout. C'est ça qui le rend ni agréable à vivre, ni agréable à parcourir."

21 H 42 Fleuriste "Il y a un problème de correspondance entre les bus. Combien de fois je vois dans la journée les gosses qui courent et qui risquent de se faire renverser pour passer du 8 au 5. Il y a beaucoup d'accidents sur le cours entre piétons et vélos. En fait, il ne fait pas bon y vivre."

23 H 40 Epicier "On circule bien. Il y a beaucoup de bus et ils ne sont pas gênés."

35 H 55 Cadre "En termes de transport en commun, c'est sans doute un petit peu moins évident qu'en voiture. Les liaisons transversales fonctionnent mal, ce que devrait améliorer la nouvelle ligne de tram ; en revanche les liaisons vers le centre fonctionnent bien."

37 F 30 Secrétaire "Au niveau des transports en commun, il n'y a pas de problème."

43 F 20 Etudiante "Le bus finit trop tôt le soir"

68 F 50 Photographe "Si on réduit la circulation, ça peut être bien, mais il faut que les gens acceptent de ne plus prendre leur voiture et puissent ne plus la prendre. Le bus 8 est très pratique, mais quand on a l'habitude d'avoir une voiture, c'est vraiment long."

94 F 32 Sans emploi "Le bus, c'est trop long et c'est trop monotone ; parce que finalement JJ, c'est toujours pareil : de la route, de la route et encore de la route. Ça finit jamais."

95 H 46 Conducteur "Pour nous chauffeurs de bus, les véhicules en double file sont un problème. /.../ La circulation des bus est assez fluide parce que nous avons la priorité sur les voitures et que l'on ne se gêne pas pour la prendre. /.../ C'est le pompom quand vous arrivez à PdC parce que ça se resserre, il y a toujours autant de voitures et côté stationnement avec leur bifurcation, c'est l'anarchie."

97 H 22 Etudiant "Le bus est certainement le point le plus positif du cours. De PdC, je ne mets qu'une heure pour aller à la fac."

99 F 37 Commerçante "Le bus est pratique parce qu'il y en a pas mal dans la journée. C'est bien desservi et on va assez vite finalement. Mais c'est mortel le bus. Qu'est-ce que je peux m'ennuyer ! Il n'y a rien à voir, ni gens, ni boutiques, que des voitures, des arbres et des immeubles."

4.7. Souhaits d'aménagement

4.7.1. Sur la circulation automobile

2 F 33 Employée "Ce qui manque au cours JJ, c'est son côté nature. Il faudrait limiter la circulation des voitures. Ca permettrait aux gens de se promener, de respirer. On pourrait laisser les arbres vivre un peu, mettre des fleurs, de la verdure."

11 H 43 Cafetier "Ce serait un entonnoir si on réduisait le nombre de voies ! attention les bouchons ! Ici c'est la ville et la ville c'est forcément le béton, les voitures et le monde. Si vous voulez de la nature, regardez en face de vous, on voit suffisamment de montagnes. Vous n'avez pas beaucoup de chemin à faire pour vous échapper !"

13 F 37 Serveuse "Moins de voitures. Une seule voie dans chaque sens. Et nous, on serait derrière la barrière d'arbres : la campagne sur les côtés."

21 H 42 Fleuriste "La verdure, d'accord c'est bien, mais les voitures sur une seule file, c'est pas terrible à mon avis. N'enlevez pas la qualité principale du cours : la circulation fluide."

33 H 70 Retraité "Ça me paraît sans solution : il faut enlever les voitures pour commencer. Tant qu'il y aura des voitures, on ne peut rien faire."

42 F 53 Enseignante "Moins de circulation, plus de verdure et de fleurs."

43 F 20 Etudiante "Agrandir les voies pour laisser passer les sauvages qui renverseraient les grands mères, les poussettes pour gagner une place !"

55 H 35 Chef monteur "Interdire les camions et les motos la nuit."

75 H 24 Sans emploi "Si on mettait une seule voie et s'il y en a un qui crève un pneu, où est-ce qu'il se rabat ?"

77 F 20 Fleuriste "Limiter la vitesse, pour qu'il y ait moins d'accidents."

78 F 25 Fleuriste "Le cours est limité à 50 km/h et malheureusement, il y a des gens qui roulent à 120 !"

97 H 22 Etudiant "Avec une seule file de voitures on risque d'avoir un côté tunnel. Il faudrait mettre du vert mais pas au détriment des voitures. Le cours doit rester une zone routière. Ça colle trop à lui pour qu'on lui enlève. Dans l'esprit des gens c'est ça. Mais comment le rendre convivial ? "

99 F 37 Commerçante "J'enlèverais les voitures ; et je mettrais des massifs et des fleurs. Et des bancs et des jeux pour les gamins. Ils pourraient jouer au moins, parce que là vous n'en voyez pas un seul. C'est pas pour eux ici. Et ça aussi c'est triste quand même."

100 H 69 Retraité "Enlever les voitures et nous rendre le cours comme il était avant."

101 F 55 Cadre "Le ramener à un côté moins routier, plus naturel. Mettre des fleurs, des bancs, le rendre comme un cours, qu'il devienne un lieu de promenade."

102 H 73 Retraité "Il y aura toujours autant de voitures sauf qu'il y aura encore plus de bouchons si on réduisait la voie. Ce serait ridicule parce que les voitures circulent bien sur le cours. Alors vous n'allez pas gâcher quand même ce qui marche bien. Par contre, il faut interdire les contre-allées aux voitures et les garder pour les vélos et les piétons."

4.7.2. Sur les transports en commun

35 H 55 Cadre "On devrait mettre un tram sur une des deux voies SNCF ou faire une troisième voie. Ce serait dommage de recréer un deuxième morceau bus ou tram en site propre à côté d'un qui existe déjà. Ça perturberait moins l'image traditionnelle du cours JJ."

45 H 14 Collégien "Je mettrais une voie double sens voitures d'un côté et une voie double sens bus de l'autre. mais pas le bus de chaque côté."

54 F 39 Cadre "Mettre un tramway."

61 F 23 Caissière "Mettre des bus au moins jusqu'à 22h30."

78 F 25 Fleuriste "Je crois qu'on ne pourra pas changer facilement le cours hormis par le tramway. Mais je ne crois pas que le tram va passer par là."

82 F 19 Etudiante "S'il y avait plus de bus le soir, ça faciliterait la vie de tout le monde."

93 H 20 Ouvrier "S'il y avait un tram, ça libèrerait un peu pour les voitures et à la place des bordures, on pourrait mettre des fleurs."

96 H 30 Boucher "Moi je proposerais plutôt de réserver le cours pour la circulation des bus et du tram et j'aménagerais les contre-allées en place de parking pour les habitants. Et j'agrémenterais le tout de verdure et de fleurs, en gardant les arbres."

4.7.3. Sur les pistes cyclables

54 F 39 Cadre "Il faudrait des pistes cyclables parce que la contre-allée c'est dangereux à cause des voitures qui déboîtent des stationnements."

66 H 22 "Plus de pistes cyclables et plus de zones piétonnières."

84 H 40 Ouvrier "On pourrait faire des pistes cyclables dans les contre-allées."

5. Le conflit lieu de passage / lieu de vie

5.1. Le constat

5 F 74 Retraitée "Le cours est devenu un endroit de passage pour les voitures et non plus un endroit de vie. Les gens vivent peu sur le cours : beaucoup travaillent, partent le matin, rentrent très tard le soir et finalement ne vivent pas vraiment ici. Les autres, ils traversent le cours grâce à Alsace-Lorraine qui est une rue piétonne et ils se rendent au centre-ville."

6 F 44 Sans emploi "J'ai habité 10 ans à Paris. Ici je m'estime privilégiée. Là-bas on peut parler de la circulation, du bruit, de la pollution. Pas ici. Ici je suis bien placée au niveau commodités et en plus j'ai une vue magnifique sur les montagnes. C'est être en ville sans y être vraiment. Que demandez de plus ? /.../ Ici il y a de la vie : les gens passent, se promènent, d'autres travaillent sur le cours. C'est un véritable lieu de vie où toutes les activités sont mélangées. C'est à la fois un lieu de résidence, un lieu de circulation, un lieu de travail et un lieu de passage. C'est peut-être ce qui fait son charme."

7 H 29 Jardinier "Je l'aime bien. Il y a beaucoup de monde qui passe. On voit des gens et c'est bien. J'ai pas l'impression d'être tout seul. /.../ C'est vivant, c'est la ville qui bouge. /.../ Il a deux visages le cours : la promenade et le travail avec le passage des voitures."

9 H 58 Cadre "Le cours est agréable à regarder parce qu'il est ancien et parce qu'il offre un regard sur la nature et la montagne. Mais ce serait un mensonge de vous dire qu'il est agréable à vivre. On est sur une route. Vous êtes continuellement gêné par le bruit et la pollution. /.../ Finalement sur sa totalité, le cours a davantage une vocation de passage qu'une vocation de vie. Beaucoup de gens passent sans s'arrêter vraiment."

11 H 43 Cafetier "Le cours c'est la civilisation urbaine moderne : la voiture, la rapidité. D'autres le trouveront vieux. Mais moi, je ne suis pas sensible à l'histoire et aux pierres, alors... Ici l'atmosphère c'est de l'urbain : des voitures et des hommes qui passent."

19 F 22 Etudiante "C'est invivable aux heures de pointe. Mais mieux vaut le prendre en voiture. Ici la nuit, ça se remplit davantage d'auto-stoppeurs."

23 H 40 Epicier "C'est une belle avenue dans l'ensemble : c'est grand, c'est long, les arbres. Mais c'est pas agréable à vivre. Faudrait changer les choses."

67 H 33 Employé "J'aime bien passer par là, j'ai jamais eu de problèmes. C'est une grande avenue, bien droite, avec des arbres, c'est vivant quoi ! Y a de la vie !"

72 H 56 Pharmacien "C'est un quartier qui s'est installé sur un axe à grand trafic. Le paysage urbain, j'ai rien à dire, c'est le paysage urbain d'une ville de banlieue. Si les gens acceptent de payer plus d'impôts, ils nous feront des choses plus jolies, c'est tout."

5.2. L'impossible résidence ?

3 F 49 Serveuse "Je ne vivrais pas sur le cours même si on m'offrait un appartement. Il y a beaucoup trop de bruit, de pollution, de poussière. C'est infernal ici, on est quand même dans un va et vient continu. C'est bon pour le commerce ici mais pas pour la vie. Vous ne pouvez pas vous reposer. C'est seulement un lieu de travail mais il est tout de même beau."

18 F 46 Infirmière "Bruyant, laid et sale. On s'est pas rendu compte du désagrément du cours lorsque nous sommes installés ici. On avait visité l'appartement au mois d'août, un soir. Il faisait beau, il n'y avait que très peu de circulation. L'appartement était spacieux et éclairé, on était pressé et voilà. Et on a fait l'erreur de notre vie."

20 F 68 Retraitée "Le cours est asphyxié : les commerçants parce que c'est un endroit de passage et les gens ne s'arrêtent pas. Et nous les habitants, par la pollution, les gaz d'échappement et le bruit."

94 F 32 Sans emploi "Le cours, c'est l'infini du béton. Vous les avez bien regardé les arbres ? On dirait qu'ils sont tous malades ! C'est fictif tout ça. C'est pour faire croire qu'il y a un peu de nature en ville. Pour moi, le cours JJ, c'est le symbole de l'urbain, de la ville, de tout ce qui est citadin. J'aime pas. D'ailleurs dès que je peux, je l'évite. Disons que c'est une belle avenue dans le sens où elle est très longue et qu'elle traverse différents lieux. Mais elle est plutôt désagréable à vivre par son bruit et son côté béton. C'est comme toutes les grandes artères modernes quoi, c'est un lieu de passage et c'est tout."

101 F 55 Cadre "Avant de m'installer il y a 4 ans, PdC, c'était à la fois la campagne, le début de la fin de la ville et le calme. mais je regrette un peu mon choix. On a la chance

d'être à la fois proche de la ville et proche de la campagne. A 15 minutes du centre-ville. Alors c'est vrai que tout ça pourrait contribuer à rendre le cours agréable à vivre ; parce que finalement il simplifie la vie aux gens trop pressés comme moi. Et pourtant non : il perd même le sens de son appellation : ce n'est plus un cours véritablement, c'est uniquement une route. Ce n'est pas un endroit où on envisagerait de se promener, de flâner tranquillement le soir ou les dimanches, de souffler un peu quand vous revenez stressé du boulot. On aurait toutes les conditions pour vivre ça. Mais non, là, c'est la route, les voitures qui passent, les odeurs de pots d'échappement, celles des usines et le bruit."

102 H 73 Retraité "C'était la campagne avant. Maintenant c'est un entonnoir pour la route."

5.3. Le bruit

1 H 62 Retraité "C'est un quartier plutôt bruyant mais on s'y fait, on a l'habitude. On a au moins l'avantage d'être moins dérangé la nuit par les sorties de bar que ceux qui sont en ville."

2 F 33 Employée "Le cours n'est vraiment pas agréable à vivre : vous rentrez chez vous et vous vous cadenez derrière les vitres parce qu'avec le bruit qu'il y a, c'est infernal."

6 F 44 Sans emploi "Au bout de 5 ans vous n'y faites plus attention au bruit des voitures. C'est comme une espèce de bruit de fond qui marque le quartier et qu'on finit par oublier. On y fait davantage attention le dimanche parce qu'il est plus calme. Par contre je ne me suis pas encore faite à la sonnerie du tram : elle surprend et elle est très forte."

7 H 29 Jardinier "Quand vous bossez là un moment, vous avez les oreilles en compote."

8 H 63 Pharmacien "Le bruit est gênant mais attention, il ne s'agit pas du bruit de la circulation. Les voitures qui passent sur le cours le font à une vitesse moyenne qui ne fluctue pas beaucoup lorsque les feux aux croisements sont verts. Alors là, c'est une espèce de "ron-ron" que vous entendez et j'avoue que l'on s'y fait très bien lorsqu'on vit ici depuis 18 ans ! Ce qui est vraiment gênant, ce sont les bruits de démarrage aux feux, les passages occasionnels de voitures la nuit. Et les malins qui s'imaginent être sur un circuit automobile le dimanche matin !"

11 H 43 Cafetier "Le bruit n'est pas une gêne pour un cafetier : le bar lui-même est très bruyant, les gens parlent fort et la musique est toujours présente. C'est si le cours était calme que ce serait un défaut !"

12 F 70 Retraitée "Je peux même pas ouvrir la fenêtre, même l'été quand il fait chaud. Ça arrive que mon gosse se réveille à cause du bruit."

14 H 43 Restaurateur "La circulation sur le cours est fluide mais il y a toujours du bruit. Constamment des bruits de freinage, de démarrage, les klaxons ... si bien que les clients finissent par se plaindre, ne trouvent pas le restaurant agréable et ne reviennent que très peu. Même l'été on ne peut pas ouvrir les fenêtres. Le chemin de fer ajoute au bruit de la route et à la laideur environnante."

16 F 38 Femme de ménage "Le bruit du train est très gênant."

18 F 46 Infirmière "C'est le premier défaut du cours. Je fais des gardes de nuit et c'est tout à fait impossible de se reposer l'après-midi. Les bruits des chauffards sont insupportables."

19 F 22 Etudiante "A vivre, c'est dix fois trop bruyant."

23 H 40 Epicier "Le bruit ne me dérange pas ; ça fait partie de l'atmosphère. On fait pas trop attention. Mais enfin, heureusement qu'on habite pas ici."

27 H 30 Archéologue "Ce bâtiment n'est pas insonorisé. Il est à refaire. Le soir, surtout l'été, au moindre écart de voix, les voisins rappellent."

28 H 53 Enseignant "Mon appartement n'est pas aussi bruyant qu'on pourrait le croire. Il est très convenable." (*propriétaire*)

29 H 45 Barman "Il y a le projet d'une maison de retraite ici, mais c'est bien trop bruyant."

33 H 70 Retraité "Le cours me gêne à cause du bruit, uniquement du bruit."

34 H 65 Retraité "Le cours est trop bruyant et donc, c'est fatigant. Ça peut s'arranger avec du double-vitrage, mais ça revient cher alors on l'a jamais fait. /.../ Les premiers temps, je rêvais que j'habitais près d'un aéroport. Avec tous les camions du marché de gros qui redémarrent au feu rouge."

40 H 32 Sans emploi "C'est calme et tranquille ici. Il n'y a pas de bruits le soir, on dort bien. Avant on était à Teisseire, c'est de la merde. Ici, par rapport, on est à Miami."

42 F 53 Enseignante "Je n'entends pas le cours sauf si j'ouvre mes fenêtres."

46 F 35 Employée "Impossible d'ouvrir la fenêtre à cause du bruit. On met des ventilateurs."

54 F 39 Cadre "La maison est bien isolée. On est pas gêné par l'extérieur. Les voitures passent mais on a un double vitrage, on est un peu isolés."

55 H 35 Chef monteur "Le quartier s'est dégradé à cause de Caterpillar. Le centre commercial Comboire aurait été très bien ici et Caterpillar là-bas. Soit disant, ils ne travaillent pas la nuit mais quand ils promènent les bulls la nuit, ça fait un boucan pas possible. Ça fait vibrer toutes les cabanes. C'est pire que le train parce que le train il n'y en a presque pas./.../ Il y a des gens que ça embête que j'ai un chien. Ça ne vient pas de ce côté, ça vient d'en face. On essaye de m'emmerder à cause d'un chien..."

64 H 29 Technicien "C'est bruyant, mais ça c'est normal, je trouve qu'on peut pas faire autrement."

68 F 50 Photographe "On a connu le cours tellement plus bruyant ; avant la voie rapide derrière, tous les camions passaient là, c'était beaucoup plus bruyant. C'est sûr que ça reste bruyant, mais c'est supportable. Et le jour où ce sera moins bruyant, ce sera grave ; il y a déjà de moins en moins de voitures qui passent... Entre deux maux... on préfère avoir un peu de bruit et du passage que le silence et plus personne !"

78 F 25 Fleuriste "C'est pas que ce soit trop bruyant, on oublie le bruit quand on est là toute la journée ; mais là où c'est gênant, c'est quand on a une conversation avec un client et qu'on essaie de parler avec lui : on ne s'entend pas !" (*fleuriste extérieur devant Casino*).

6. Un espace public en questions

6.1. Un équipement dégradé

14 H 43 Restaurateur "On a l'impression que tout tombe plus ou moins en ruines sur le cours. Je ne sais pas comment font les gens qui vivent ici 24h sur 24h. Vous me direz, le plupart du temps, ce sont des personnes âgées. Alors peut-être qu'elles sont moins sensibles à l'état de délabrement. /.../ Le coin paraît complètement délabré : c'est tout noir, tout vieux. Puis les rails de chemin de fer au-dessus de cette misère, ça ajoute au délabrement. Ça fait encore plus froid. En plus je n'aime pas ce qui est trop rectiligne, trop géométrique. Les arbres ont tous l'air d'être malades. De la salle de restaurant, on ne voit que des troncs, comme les barreaux d'une cage, c'est l'impression que cela me donne. Voilà, on est enfermé dans une cage et on ne voit que des voitures qui passent."

15 H 64 Retraité "Tout ce béton, ces façades noirâtres, tout ce bruit... ici on n'a qu'un souci, c'est de rentrer chez soi et de se mettre à l'abri de cette laideur et de ce bruit urbain. Le cours JJ, c'est seulement un truc pour faire passer les voitures."

17 F 40 Cordonnier "La vue qu'on a ici n'est pas belle. C'est franchement vieillot cette portion. Les bâtiments sont vétustes, délabrés pour certains, mal entretenus. Les façades sont toutes noires, vieilles, jamais rénovées. Tout ça accroît l'aspect vieux et croulant. c'est un quartier de vieux. C'est froid. C'est accentué par la froideur du chemin de fer. Les rues sont froides et sans vie ici. C'est ça l'identité du coin. Mais ça ne m'empêche pas d'apprécier l'avenue en tant que telle. Elle est belle mais finalement elle est lassante cette avenue. Elle est trop monotone. Et en même temps, elle a un côté mystérieux qui attire. C'est mort sur le cours malgré les voitures qui roulent. Il n'y a que du passage, pas de vie, pas de jeux, pas d'animation. On pourrait croire que la vie est quand même là, mais elle est cachée : sur les côtés, dans les appartements."

24 F 36 Boulangère "Il est moche, pas agréable à regarder. C'est la nudité. du béton et des voitures."

58 F 61 Retraité "Le cours proprement dit, ça va parce qu'il y a des arbres, il est large, il est quand même pratique... c'est ce qui le borde qui ne me plaît pas."

95 H 46 Conducteur "Le cours c'est toujours un peu pareil : c'est long, c'est droit et il y a des arbres de chaque côté. Le cours, il est plutôt jeune vers midi ou en fin d'après-midi quand on s'arrête du côté des lycées et qu'on ramasse les gosses mais sinon il est plutôt triste et vieillot. C'est dans l'ensemble un vieil axe de circulation. Même s'il y a des améliorations qui sont faites, il reste vieux. /.../ Il est pas fait pour les promeneurs mais pour les transports."

6.2. Un espace piétons à reconquérir

20 F 68 Retraitée "Qu'il y ait des voitures d'accord mais pas tout ce flot. Aussi des piétons et des vélos."

24 F 36 Boulangère "Ici c'est pas possible pour un piéton. Moi j'évite un maximum de traverser le cours parce que vous risquez à chaque fois votre peau. D'abord on ne peut quasiment pas traverser en une seule fois et puis de toute façons, en tant que piéton, vous passez après les voitures. Ici, c'est le royaume des voitures."

34 H 65 Retraité "Les vélos circulent sur les trottoirs, les voitures y stationnent, même sur les passages protégés. "Oh je n'en ai pas pour longtemps !" et après on redémarre en marche arrière et on manque d'écraser 2 ou 3 personnes. Il y a pourtant de la place pour stationner mais c'est l'évolution de la société vers l'égoïsme."

48H 47 Enseignant "Des fois, je vais en ville à pied. 20 minutes de marche, c'est pas désagréable. J'ai mon coiffeur sur le cours, j'ai plein de choses sur le cours, jusqu'au bout, alors je le fréquente beaucoup. Et je vois, quand il n'y a plus de bus, tous les jeunes, ils n'hésitent pas, ils rentrent chez eux à pied à PdC ! C'est très fréquenté même la nuit, même l'hiver ! Grenoble est une ville très spéciale : vous avez du monde la nuit comme le jour ; l'été comme l'hiver. C'est un des aspects vivants de la ville."

65 F 29 Sans emploi "Ça fait 24 ans que j'habite à La Luire, je ne me suis jamais promener sur le cours JJ. Je suis toujours de l'autre côté et quand je m'en vais, c'est pour aller à Grand Place ou en ville. Je prends le 13, je n'ai rien à voir avec le cours JJ, rien, absolument rien."

98 F 52 Vendeuse "L'été par contre, c'est génial. Il n'y a personne alors vous avez le cours pour vous. Pour les piétons. On peut enfin se promener quoi. Ou du moins en avoir l'impression. Parce que vu que c'est une route, c'est pas évident. Je parle de la contre-allée bien sûr. Parce que le reste, c'est strictement routier."

6.3. La promenade : tradition et modernité

1 H 62 Retraité "On sort pour l'utile ou pour un rendez-vous, mais ici, on ne se promène pas. Ici, c'est plutôt pour les voitures ; c'est trop pollué ; et il y a tout le bruit, les camions qui passent. Même sur le trottoir vous n'êtes pas tranquille : les gens se garent n'importe où, il faut parfois descendre du trottoir. Si on veut se promener, on va sur les bords de l'Isère.

2 F 33 Employée "C'est pas une partie de plaisir de marcher à pied ; on est au milieu des gaz d'échappement. Et puis le cours est assez venté. L'hiver on est frigorifié. Plus tout le bazar pour traverser le cours à pied. En voiture, la signalisation est assez bien pensée, mais à pied !"

3 F 49 Serveuse "Jamais à pied sur le cours ! "

4 F 35 Sans emploi "Je préfère le quartier Victor Hugo ou c'est plus vert et c'est plus ouvert. Les gens peuvent s'asseoir et prendre le temps pour parler. Ici c'est impossible ! Les gens vont tout droit. C'est comme la route, c'est trop rectiligne. Moi, je préfère le tordu."

5 F 74 Retraîtée "Autrefois, je remontais le cours de la Bastille jusqu'à Pont de Claix. Nous étions quelques amies et c'était notre promenade les jours où nous n'avions pas classe et les fins de semaine évidemment. On faisait ça été comme hiver, à pied ou en vélo, parce que nos parents qui n'étaient pas très riches ne pouvaient pas nous emmener à la campagne. Alors, le cours, c'était notre campagne. On venait respirer l'air pur, on jouait sur le cours aussi parce qu'il y avait des petits ruisseaux. Et puis surtout, il y avait de la place pour les gens qui se promenaient.

Les gens ne se promènent plus sur le cours. Sauf le dimanche s'il fait beau ou s'il y a la braderie d'Alsace-Lorraine. Sinon le cours est désert. Regardez, lorsque les gens ne sont pas arrêtés au croisement par les feux, ils marchent très vite en général. Ce n'est pas un pas de promeneur. Par contre, ils ralentissent lorsqu'ils sont arrivés au centre-ville."

7 H 29 Jardinier "Ce peut être un beau lieu de promenade. Surtout pour les gens qui n'ont pas de voiture et pas assez de sous pour sortir de la ville. On est près des quais, de la Bastille, de tout le quartier là-bas qui fait un peu nature."

8 H 63 Pharmacien "Les arbres de chaque côté amènent une séparation nette sur le cours entre l'allée centrale qui est exclusivement le domaine des voitures et les contre-allées qui est

plutôt celui des piétons. En tant que piéton, vous vous sentez en sécurité sur ces contre-allées. /.../ C'est aussi un beau lieu de promenade le weekend ou en soirée lorsque le trafic s'est calmé."

9 H 58 Cadre "Il est certainement agréable à circuler du moins pour ces dames. Vous avez de jolies boutiques colorées de chaque côté, les trottoirs sont assez larges et propres (un des atouts de la ville) et vous êtes rapidement au centre-ville."

10 F 19 Lycéenne "Même si ça paraît vieux, moi j'aime bien. Les arbres, les maisons, il y a pas mal de trucs qui datent. Mais c'est sûrement parce que c'est vieux que j'aime me promener là ; parce qu'en fait, on se promène pas beaucoup dans le moderne. Le moderne c'est partout pareil."

12 F 70 Retraitée "Je circule toujours à pied sur le cours mais uniquement de ce côté parce que j'y habite. Je sors de chez moi et je longe. Il m'arrive de traverser mais rarement. J'aime ces avenues rectilignes qui sont faciles à remonter./... / Quand j'étais institutrice à l'école JJ, il m'arrivait de quitter la classe dans un état d'épuisement total. Parce que les enfants m'épuisaient. Et bien, je reprenais le moral, mon énergie, ma joie en remontant le cours pour aller chez moi, en croisant du monde, en regardant les vitrines, en étant complètement plongée dans cette animation. C'est ça l'important : conserver l'aspect lieu de promenade comme autrefois et le rendre plus animé."

13 F 37 Serveuse "Même si je l'aime bien mon quartier, c'est quand même pas un lieu de promenade. C'est pas possible avec les voitures. Même le weekend : le dimanche c'est trop désert, il n'y a pas un chat, alors j'aime pas."

15 H 64 Retraité "Si je veux me promener, je monte à la Bastille. Là on sort de la ville, on est dans la nature. Alors que ce cours c'est franchement toute la ville qu'il représente."

18 F 46 Infirmière "Marcher sur le cours n'est pas agréable. J'évite le plus souvent. Ça finit en galère avec les enfants parce qu'ils n'ont aucune liberté de circulation, ils ne peuvent pas courir, s'amuser, ils sont obligés de me tenir."

22 H 77 Retraité "Je circule à pied, c'est beaucoup plus pratique. Je circule partout, des deux côtés. Ça me fait ma gymnastique."

23 H 40 Epicier *Fils (10 ans)* : "Je peux pas jouer ici : avec la route c'est trop dangereux. et de toutes façons, il n'y a pas d'enfants."

33 H 70 Retraité "Si je veux me promener, je prend ma voiture."

42 F 53 Enseignant "Je vais à pied jusqu'au Rondeau pour promener mon chien."

61 F 23 Caissière "C'est pas agréable de se promener sur le cours, mais à proximité oui."

80 F 17 Lycéenne "Je promène mon chien ici et dans les rues derrière : il y a pas beaucoup de chiens et des espaces verts. Sur le cours il y a du bruit mais c'est supportable."

6.4. La vie commerciale

6.4.1. L'attrait du Cours

3 F 49 Serveuse "Mon café est bien placé pour le commerce. Il y a beaucoup de passage avec la gare, les restaurants du soir, les habitués. C'est l'entrée de la ville ; les gens font une pause avant de reprendre la route. Les affaires sont bonnes parce que c'est pratique d'accès."

19 F 22 Etudiante "Avoir son échoppe sur le cours JJ, ça doit pas être mal. C'est pas le centre-ville mais c'est bien quand même. Ici, c'est la périphérie du centre."

69 H 37 Opticien "On a une clientèle sympathique, ça marche bien". (*opticien*)

96 H 30 Boucher "Le cours est intéressant pour le commerce : ici, devant la boutique, les services de l'urbanisme ont recensé 15 000 voitures. Alos ça fait de la clientèle. Ça c'est les qualités, mais il y a des défauts : les voitures se garent n'importe où et quand il y en a en double file, plus personne ne s'arrête. La voie est trop étroite devant chez nous."

6.4.2. Une fréquentation difficile

1 H 62 Retraité "Les commerçants aimeraient sûrement qu'il y ait moins de voitures parce que les gens s'arrêteraient plus. Parce qu'en ce moment, les gens passent seulement, faut pas croire qu'ils s'arrêtent !"

8 H 63 Pharmacien "Contrairement à ce que j'ai pu penser lors de mon installation, le cours JJ n'est pas favorable à la prospérité des affaires. Tous les commerçants vous le

diront : le cours JJ est un axe de circulation éminemment routière et de ce fait, c'est une artère d'abord passante. beaucoup de gens passent et ne s'arrêtent que peu ici. D'autant que le stationnement est très compliqué. /.../Nous regrettons la mise en place de l'autoroute qui dévie les voitures et qui leur permet d'éviter le centre-ville. Parce qu'on perd des clients. Il faut trouver un juste milieu : une route traversante oui, mais pas trop passante pour permettre les arrêts et le renouveau du commerce, voilà ce qu'il faudrait."

14 H 43 Restaurateur "J'ai repris ce restaurant à un membre de ma famille. Je pensais comme beaucoup que le lieu serait propice au commerce. Avec la voie passante, l'estacade derrière, les gens un peu excentrés du centre-ville et qui n'ont pas forcément envie de s'y rendre. Mais on s'est trompé. Tous les commerçants vous le diront : c'est un lieu de passage ici. Les gens ne restent pas."

17 F 40 Cordonnier "Il y a beaucoup de passage mais pas beaucoup d'arrêts. Ça fausse les choses pour le commerce."

21 H 42 Fleuriste "Au niveau commercial, la disposition du cours fait que nous sommes trop éloignés les uns des autres. Ça ne fait pas comme une galerie où l'on serait ensemble. Vous voulez acheter du pain, il faut faire 20 mètres, encore 20 mètres pour la boucherie, c'est pas convivial et les gens ne s'arrêtent pas facilement. Le quartier devient désert depuis quelques années."

23 H 40 Epicier "La route, elle est mauvaise pour les commerçants. Dans notre contre-allée, les gens ne peuvent pas se garer. Il sont obligés de se mettre à la queue leu leu, ou en double file, ça bouchonne, ça klaxonne. Alors ils restent pas, ils viennent même pas. C'est triste ici, c'est mort. Le cours de la Libération, c'est fini, c'est le cimetière des commerçants. Sinon, ici c'est pratique pour se faire livrer de la marchandise. Les produits arrivent vite par le croisement de la Libération. Alors on manque de rien dans la magasin. Ça c'est la qualité du cours."

24 F 36 Boulangère "Les gens ne font pas leurs courses dans le quartier. Moi, j'ai très peu de clients attirés. Les gens que je vois sont plutôt des gens de passage qui s'arrêtent par nécessité. A part 4 ou 5 personnes fixes, tous les autres sont anonymes. J'avais l'image de la vie trépidante à Libération. Ça marche bien là-bas les commerces. Et bien je me suis trompée et je regrette bien mon choix."

38 F 45 Fleuriste "Pour nous petits commerçants, les tramways, les bus, c'est la mort. Les rétrécissements des voies... On pourrait supprimer les contre-allées, faire un seul axe. Et cesser de faire payer pour le stationnement. Pour livrer, ce serait plus pratique."

103 F 41 Fleuriste "Les gens de PdC sont sympas. Mais finalement et contrairement à ce qu'on aurait pu croire, c'est pas un endroit formidable pour le commerce. Les gens passent mais ne s'arrêtent pas beaucoup."

6.4.3. L'animation

9 H 58 Cadre "Le quartier est très vivant du fait des commerces et du croisement avec le cours Berriat. S'il n'y avait pas cette animation commerçante du cours, ce serait très différent. Prenez le quartier de l'Aigle par exemple, c'est complètement mort."

10 F 19 Lycéenne "Le côté boutiques, bon d'accord c'est pas comme en ville, mais c'est quand même sympa. Moi j'achète pas mes fringues ou mes trucs de musique ici (je vais à la FNAC) mais bon, c'est bien, ça fait coloré. Ça permet de brasser du monde. On trouve de tout dans le quartier. Ma mère y fait toutes ses courses, pas besoin d'aller à perpette."

14 H 43 Restaurateur "Il y a très peu de commerces en somme, donc peu de jolies vitrines qui attireraient les jeunes dames et peu de couleurs."

37 F 30 Secrétaire "Dans la partie cours JJ, il est quand même plus agréable avec l'animation que crée les commerces et leurs lumières. Même si en ce moment, les commerces, c'est pas la joie."

48 H 47 Enseignant "C'est un cours dortoir. Les gens viennent y dormir et c'est tout. La plupart sont propriétaires. Il n'y a que des immeubles privatifs, donc c'est pas populaire, c'est la petite bourgeoisie de G."

50 F 22 Etudiante "C'est juste pour habiter. Il n'y a pas d'infrastructure, pas de cinéma."

99 F 37 Commerçante "Pour le commerce, c'est nul. Les gens se plaignent parce que ça marche pas. Il n'y a que les gens du village qui viennent faire leurs courses ici, les autres, ceux qui sont en voiture, ils sont trop presser pour s'arrêter. Pour moi, c'est comme si c'était mort en fait. Parce que c'est vrai qu'il y a toujours du mouvement, les gens et les voitures qui passent, mais finalement, il n'y a pas de vie ici. C'est quand même rare quand il y a de l'animation. La seule animation, c'est la circulation."

6.5. La sécurité

29 H 45 Barman "Mistral est un quartier dangereux, Teisseire aussi. Il faut rester sur le cours./.../ Il y a le projet d'une maison de réinsertion, mais il faut qu'ils soient bien encadrés, c'est juste à côté d'une maison de retraite ! "

34 H 65 Retraité "Dans la journée on peut faire le tour du bâtiment. Mais la nuit, je ne le ferais pas. parce que quand on voit des gens se disputer à coups d'épées et à coups de haches, ça fait quand même un drôle d'effet. Bien sûr, c'est pas tous les jours..."

35 H 55 Cadre "Quand j'avais 15 ans, on parlait des mômes de la SIDI (*la cité Sidi-Brahim*) comme on parle maintenant des loubards de Mistral. dans le même quartier, l'îlot problématique n'est plus le même. Maintenant la SIDI est un quartier de pères de famille tranquilles."

43 F 20 Etudiante "J'aime pas rentrer par ici. C'est malsain le soir. On est dans de jolis bâtiments, mais ce n'est pas sécurisant du tout. Moi, je me suis fait agressé verbalement plusieurs fois et on m'a volé mes affaires il y a trois semaines, un grand blanc et un grand noir qui m'ont fait tombé et donné un coup dans le ventre, juste là, entre les deux bâtiments à 20 h 45. /.../ Les gens sont froids, ils se méfient. On leur dit bonjour c'est comme si on leur demandait de l'argent."

44 F 27 Sans emploi "Echirolles est calme par rapport à l'Arlequin, Mistral, l'Abbaye et tout ça..."

51 H 15 Lycéen "Les bruits du quartier ? Y a les coups de fusil, les machins des flics... Tous les samedis soirs, ça tire dans le quartier là-bas. Je sais qu'il y a eu une fusillade par là, une fois il y avait les flics qui avaient poursuivi quelqu'un qui avait attaqué le Crédit Agricole, ils avaient tiré partout. On avait retrouvé une trentaine de balles. Sinon c'est bien ici, ça craint pas du tout, c'est un beau quartier."

53 H 53 Peintre "Je vois souvent les gendarmes passer en courant avec les alarmes et tout, je crois que là-bas, ça doit brasser."

59 H 60 Pré-Retraité "Un peu plus loin, il y a des voyous qui ont cassé les garages, mais c'est pas des jeunes du quartier."

69 H 37 Opticien "Là derrière, il y a de l'ambiance de quartier : il y a des rodéos ; la nuit, ils grillent les voitures."

75 H 24 Sans emploi "Moi je pense qu'il faudrait plus de sécurité ; parce qu'il se passe beaucoup d'agressions, mais sans que personne ne les voit. Il y a des gens qui viennent en bande et qui vous prennent tout ce que vous avez. Ça m'est déjà arrivé. Dans les parcs qui sont le long du cours JJ. les gens arrivent, qui sont un peu chauds et qui veulent essayer de t'emmerder parce que t'es tout seul. Et ils te prennent ce que t'as sur toi. Il y a pas assez d'éclairage dans les parcs."

6.6. Souhaits d'aménagement

6.6.1. Sur le bâti et l'accessibilité

14 H 43 Restaurateur "Refaire les façades, enlever le délabrement, remplacer les arbres malades, restaurer les vieilles maisons, faciliter l'implantation des commerçants, redorer les vitrines. refaire à neuf, quoi."

34 H 65 Retraité "Il faudrait prévoir des trottoirs surbaissés pour que les fauteuils roulants puissent passer. /.../ Il faut des constructions qui ne soient pas trop hautes et bien aérées et qui n'arrivent pas brutalement sur le bitume du trottoir. Entre les immeubles et les trottoirs, il faudrait un espace vert qui donne un petit recul et en même temps que l'immeuble soit une sorte de sécurité. Notre immeuble est beaucoup trop haut. C'est une honte de penser qu'on avait le droit de porter ombre sur un voisin de cette manière-là. /.../ On pourrait supprimer toutes les réclames de cons, les sucettes. Ces trucs-là sont inutiles, vraiment moches. C'est de la vulgaire publicité commerciale qui n'apporte rien du tout au quartier. Il paraît que ça rapporte de l'argent. Mais pour payer quoi ? On en met même dans les lycées maintenant."

97 H 22 Etudiant "Il faudrait rafraîchir les facades pour lui donner un coup de neuf, parce qu'il fait vieux ce cours."

6.6.2. Sur les espaces piétons

3 F 49 Serveuse "Moi je ferai complètement sauter les contre-allées et à la place, je ferai construire des terrasses. Comme ça on piétonnerait les devantures des commerces et on rendrait le coin plus sympa pour les gens. Tous les commerçants sont d'accord. Surtout les cafetiers et les restaurateurs. Vous imaginez des petites tables là devant avec vue sur la

Bastille, ce serait génial. On se sentirait plus en ville. Par contre, évidemment, ça suppose qu'on fasse quelques chose pour ne pas être gêné par les voitures."

8 H 63 Pharmacien "Elargir les trottoirs pour donner plus de place aux piétons tout en conservant la contre-allée pour son côté protection. Redonner le trottoir totalement aux piétons et non plus au stationnement.

9 H 58 Cadre "J'accentuerais son côté ancien, avec plus d'arbres. Conserver les contre-allées en pavés plutôt que goudronnées et en les bloquant pour la circulation des piétons et des vélos. De toute façon, il restera une allée routière. Vous n'empêchez pas les voitures de passer. Il faut peut-être limiter leur passage mais il faut conserver au cours son côté fonctionnel."

11 H 43 Cafetier "Elargir les trottoirs pour faciliter la circulation des piétons, poser de grandes dalles."

12 F 70 Retraitée "Bien développer les boutiques, rendre les vitrines encore plus colorées pour que les gens viennent davantage faire leurs courses, préserver l'animation qui règne sur le cours, c'est ça l'essentiel. /.../ Augmenter l'agrément des piétons en fleurissant les bordures, en facilitant les animations pour qu'il devienne à plein titre un lieu de promenade."

14 H 43 Restaurateur "Il faudrait rendre le cours aux passants, mais je sais pas comment."

16 F 38 Femme de ménage "Piétonniser les contre-allées pour faire un genre de promenade comme dans le midi : de larges trottoirs avec des bancs et des arbres. Mettre plus de fleurs. Faire cohabiter piétons et voitures."

17 F 40 Cordonnier "Remettre l'animation d'autrefois quand il y avait encore le marché sur le cours."

24 F 36 Boulangère "de la verdure, des fleurs, des façades plus claires, des passages piétons plus simples. Quelque chose pour attirer les gens. Créer une zone piétonne ici à la place des contre-allées pour permettre aux piétons de se promener et aux commerces de fonctionner. Là il y aura la vie."

25 F 80 Retraitée "Mettez des fleurs et réduisez la vitesse des voitures. Peut-être que les gens se promèneront."

47 H 50 Ingénieur "J'interdirais la circulation aux automobiles et je transformerais tout en zone piétonne. Toute la ville ! C'est un peu utopique mais il faut de l'utopie !

Développons les transports en commun et laissons les voitures en dehors de la ville et les gens se porteront mieux. Imaginez ça avec des passages piétons, des vélos et des rosiers au milieu par exemple."

61 F 23 Caissière "Rendre la contre-allée piétonne."

88 H 29 Jardinier "Une passerelle pour que les gamins puissent traverser."

93 H 20 Ouvrier "Il manque pour les jeunes des espaces pour s'amuser. Comme ils n'ont pas grand chose dans le quartier, les jeunes font des conneries à droite à gauche. Ils n'ont qu'un tout petit bout de pelouse où les chiens viennent pisser dessus."

102 H 73 Retraité "Les contre-allées réservées aux vélos et aux piétons. Qu'on ralentisse la vitesse dans PdC. Et puis qu'on enlève cette espèce de bretelle et qu'on nous mette une vraie petite place."

103 F 41 Fleuriste "Ce que j'aimerais, c'est qu'on lui rende son cachet vieillot comme au centre-ville. Je verrai bien une route pavée ici, comme à la vieille époque pour que les gens puissent se promener un peu plus."

7. Vies locales et perceptions urbaines

7.1. Bastille / Alsace-Lorraine

1 H 62 Retraité "C'est un quartier ici. En dix ans au même endroit, on finit par prendre des habitudes. Et puis on connaît du monde : on va manger les uns chez les autres, on se rencontre pour jouer aux cartes, on va au bar. Les femmes, elles se connaissent aussi. Et puis il ya les commerçants ; ça compte pour un quartier, les commerçants."

2 F 33 Employée "Malgré les commerçants, il n'y a pas cette vie de quartier comme dans un vrai quartier. C'est surtout un lieu de passage."

3 F 49 Serveuse "On peut se sentir effectivement dans un quartier, avec les commerçants, les habitués... C'est bien l'atmosphère d'un quartier, mais d'un tout petit quartier : du carrefour de la Bastille à Félix Viallet. C'est l'entrée de G. /.../ Les gens ont tendance à venir ici parce qu'ils sont à la fois près de la ville et tout de même assez éloignés. Ce qui fait qu'ils peuvent aller rapidement au centre-ville, et en même temps pour ceux qui habitent à l'extérieur, ils peuvent sortir rapidement de la ville."

4 F 35 Sans emploi "Ici c'est pas un quartier parce qu'il n'y a pas d'endroit où les gens se regroupent. Ici les gens passent et c'est tout. Ils viennent seulement pour traverser."

5 F 74 Retraîtée "Ça se perd. Avant nous n'étions pas très riches mais nous nous cotisions pour venir en aide à des familles qu'on savait dans le besoin. Vous ne voyez plus cela aujourd'hui. Le quartier vit et existe à travers les commerçants ; moi je refuse d'aller faire mes courses dans ces hypermarchés, je ne vais que chez les commerçants du quartier. Vous avez tout. Vous ne pouvez manquer de rien. On se connaît, on discute, on prend des nouvelles des enfants de la famille. On échange. Finalement, le cours, ce serait vraiment un petit nid douillet s'il n'y avait pas tout ce passage, toutes ces voitures."

6 F 44 Sans emploi "C'est un quartier bien placé (gare/centre-ville et sortie de ville) et fort bien desservi. Nous avons les avantages du centre-ville sans en avoir les inconvénients. /.../ Pour moi un quartier est un lieu où les gens entretiennent des relations amicales ou du moins de bon voisinage et peuvent aussi vivre en totale autarcie. Or c'est tout à fait le cas ici. Y compris le dimanche, on peut se restaurer, s'informer, se soigner..."

8 H 63 Pharmacien "Le quartier est très beau, assez bien entretenu, les façades sont propres et qui plus est, nous sommes à proximité du centre-ville. /.../ Je ne vous dirai pas qu'il y a une réelle vie de quartier avec une dynamique de quartier. Mais disons qu'il y a un réseau de connaissance et de clientèle bien établie qui fait que l'on se sent dans un quartier."

7.2. Berriat

9 H 58 Cadre "Oui je peux dire que je suis dans un quartier parce que ce coin a une forte identité de lieu commerçant. C'est un lieu d'animation."

10 F 19 Lycéenne "Il y a du monde, ça bouge quand même pas mal. On a des cafés et des boîtes, des pubs sur tout le long. Il n'y a que l'embarras du choix. Le soir aussi ça vibre bien. Et en plus, on est tout près du centre. /.../ C'est le quartier Berriat-St Bruno. C'est pas le centre-ville ici, c'est pas les rues piétonnes. Le centre-ville ça commence aux rails du tram à Alsace-Lorraine, c'est pas ici. Il y a le marché, pas mal d'étrangers. De l'autre côté du cours, ça fait plus bourgeois que chez nous et puis ça débouche en plein sur la ville. Nous, on est en ville, mais c'est pas le centre-ville."

11 H 43 Cafetier "C'est passant, animé, vous avez des commerces de toutes sortes de chaque côté, les piétons sont de tout âge, c'est l'animation tout le temps. Et pourtant, on est pas dans un quartier. C'est plutôt un lieu de passage. C'est pas un lieu fermé comme un quartier peut l'être. Ça ne tient pas à l'ambiance du coin, aux rapports entre les gens, mais plutôt à la façon dont le cours est conçu. C'est une ligne droite, c'est pas rond comme un quartier. Mais c'est joli quand même."

12 F 70 Retraitée "C'est vraiment un quartier ici. Il y a beaucoup de cafés où les gens du coin se rencontrent, beaucoup de commerces. J'aime de la place de la Bastille à l'Aigle, après ce sont des grands bâtiments, de simples habitations, on dirait plus un coin dortoir. Les arbres renforcent l'idée de limites du quartier et c'est un vieux quartier historique. Il y avait encore le marché, du monde, c'était très vivant. Les jours de sortie aujourd'hui, le mercredi et surtout le samedi, les gens qui parcourent le cours me font penser à ça. C'est une atmosphère joyeuse, on dirait une ruche en animation, c'est plein de vie. On oublie le trop de voitures..."

13 F 37 Serveuse "On est tout près du centre-ville. On peut sortir quand on veut, où on veut. Je peux rentrer tard le soir, j'ai pas peur. On se fait pas agresser, on a pas spécialement peur pour sa voiture." (*elle a habité à Teisseire. Grand Place*)

7.3. Aigle

14 H 43 Restaurateur "Il n'y a aucune animation. La seule, c'est les voitures sur le cours. Non vraiment c'est pas un chouette quartier. Il n'y a pas de cohésion, même si on se connaît. Le cours, c'est une ligne droite. C'est pas un cercle comme peut l'être un quartier, un cercle où les gens se voient et se cotoient. Avec l'autre côté de la route, on se connaît même pas. C'est vraiment pas agréable de vivre ici. /... / Il y a très peu de passants, ni enfants, ni groupes de personnes en discussion."

15 H 64 Retraité "Un quartier pour moi, c'est rond avec une place publique où les gens pourraient de retrouver, se croiser, se rassembler, discuter, échanger. Là vous filez le long des rues. Ici il faut être obligé d'y rester."

16 F 38 Femme de ménage "C'est pas un quartier ici, plutôt le long d'une route. Un quartier c'est quand toutes les maisons sont regroupées tout le tour. Ici c'est du passage. Les gens sont anonymes. Il n'y a que le train qui marque le quartier. /.../ A partir de Berriat, c'est le centre-ville... et de l'autre côté à partir des boulevards, c'est la route."

7.4. Grands Boulevards / Libération

18 F 46 Infirmière "La vue, c'est des façades noirâtres, le pont est une véritable horreur et une file permanente de voitures pressées. Le quartier est sale, un lieu de desserte, délaissé par les autorités municipales parce qu'il n'est justement considéré que comme tel. On oublie trop souvent que des gens y vivent, alors on le laisse au rang de décharge : décharge de voitures, décharge de saletés, décharge de gens fatigués et abrutis par leur boulot, c'est tout, c'est pas un lieu de vie ici. C'est un adjuvant pour les déprimés et les suicides. C'est une mine à désespoir, la mauvaise banlieue, quoi. /.../ On peut pas parler de quartier ici puisqu'on est tous en enfilade le long du cours. Entre la fin de l'Aigle et le début de Rochembeau, c'est la prison : des murs noirs, de la saleté, l'asphyxie, la maladie urbaine."

20 F 68 Retraîtée "Le quartier est moche. Je dis quartier parce qu'il y a des unions de quartier mais on est un peu coupé les uns des autres avec le pont. C'est finalement un désert."

Il y a beaucoup de monde mais ce ne sont que des gens qui passent. Le quartier a beaucoup vieilli et il s'est noirci, effondré. L'école perd une classe tous les ans, on a plus de jeunes enfants parce que le cours ne leur permet pas de se promener ou de s'amuser. Alors les gens avec enfants s'installent ailleurs, là où c'est moins pollué, plus vert, avec plus d'espace. Il n'y a même pas une lumière pour Noël. C'est le seul quartier de Grenoble où il n'y a pas de lumière pour Noël ! /.../ Nous on est le pont. Il y a "avant le pont" et "après le pont", la grande allée, la route, la campagne."

21 H 42 Fleuriste "C'est un lieu de passage et ça brasse du monde tout le temps. Alors c'est bon pour le commerce. C'est un quartier, les unions de quartier fonctionnent très bien ici. Les gens sont bien mais c'est pas un quartier agréable à vivre, il est noir, il y a du bruit, de la pollution. /.../ C'est un quartier qui devient vieux, les gens qui y habitent sont vieux et il n'y a rien de dynamique. On s'occupe de la ville mais pas de nous parce que notre quartier est vieux. Il n'y a jamais d'enfants qui jouent ici parce que c'est trop désagréable à vivre, trop excitant."

7.5. Rochambeau

22 H 77 Retraité "C'est agréable à vivre finalement ici parce qu'il y a beaucoup de commerces dans ce quartier-là. On a tout sur place. Mais j'ai pas l'impression d'être dans un quartier ici. Pas du tout. C'est simplement une grande avenue. La seule qui fait 8 km et qui traverse la ville."

23 H 40 Epicier "C'est un quartier bizarre. C'est mort. Non, ce n'est pas un quartier. Un quartier, ça vit. Ici c'est trop vieux. C'est toujours pareil. Même pendant les vacances."

24 F 36 Boulangère "C'est simple, c'est un quartier qui va mourir. C'est un endroit où les gens ne font que se loger. Un peu comme une cité-dortoir. Il n'y a pas de vie, pas d'animation. C'est pas désert mais c'est mort. C'est pas un quartier, c'est seulement une route. On est même pas un quartier de passage à pied parce qu'il n'y a rien à voir ou à faire. On est en fait un dortoir sur la route. /.../ A Libération, c'est plus vivant, ça bouge plus, il y a plus de monde, c'est le début de la ville. Nous c'est le début du désert. Là-bas, c'est un lieu de desserte peut-être mais c'est aussi la vie citadine. Ici, le cours, c'est seulement un couloir, un lieu de passage en fait. Les voitures prennent leur pointe de vitesse à partir d'ici et tchao la ville."

25 F 80 Retraîtée "J'aime beaucoup l'avenue Rochambeau. Nous sommes en ville parce que pas très loin du centre-ville en prenant les transports en commun, sans pour autant être

gênés par les activités de la ville. Ici, c'est calme. Il y a une certaine douceur à vivre dans ce quartier, et puis, on a tout sur place. A partir du moment où je me sens dans un endroit clos, où je trouve tout sur place, les commerçants, le coiffeur, les journaux et que je n'ai pas à sortir du coin pour mes besoins, je me sens dans un quartier. Mes amies habitent près de chez moi. Nous nous retrouvons souvent les unes chez les autres malgré notre grand âge, j'aide les rares mamans du quartier pour les enfants, on prend quelques familles en difficulté sous notre aile. Tout ça contribue à ce que je me sente totalement dans un quartier, oui. /.../ C'est calme. On a pas le flot de personnes qu'on voit en ville, le bruit la nuit des gens qui sortent, les sorties de café. C'est un quartier très tranquille, où on vit tranquillement au fil des jours, hors de la folie furieuse du centre-ville. Je comprends que les jeunes préfèrent le centre-ville parce que c'est évidemment plus animé qu'ici, mais à mon âge, on préfère le calme. Et en même temps, on est rassuré parce qu'on se sent pas complètement coupé de la vie et de la ville. Les voitures qui passent continuellement sur le cours nous le rappelle, avec leurs rythmes de passage : matin, midi et soir. Alors, ça rythme notre journée. Disons que lorsqu'on est vieux comme moi, on aurait tendance à oublier le temps. J'ai un double vitrage, je les entends suffisamment et surtout, je les vois assez pour me rappeler que le monde vit. Que tout ne s'est pas complètement arrêté. Ça contribue à me garder mon dynamisme, ma joie de vivre. C'est un peu de jeunesse dans la vieillesse quoi, c'est ça que je trouve agréable à vivre."

7.6. Des Alliés au Rondeau

26 F 20 Etudiante "C'est tranquille. Mon studio donne sur la cour. C'est peut-être un peu triste parfois, mais bon... je me sens dans un quartier. Il y a des petits commerces de proximité, mais on pourrait espérer des banques ou des primeurs."

27 H 30 Archéologue "Tout notre centre de vie se situe en fait sur l'avenue, le garagiste, le médecin, les courses... mais ce n'est pas vraiment un quartier comme St Bruno par exemple, où là, il y a vraiment une vie autour du marché. Le cours est trop linéaire, c'est ça le problème. Un quartier c'est un truc qui est regroupé, qui est centré sur quelque chose. /.../ Un quartier à notre époque, je pense que ça se limite à un périmètre inférieur à cinq minutes à pied. Au-delà, on n'aime plus marcher, on se déplace en bagnole et dès qu'on nous enlève la bagnole, on gueule, c'est normal... /.../ Ici, on est un peu à la périphérie du centre-ville."

28 H 53 Enseignant "Un quartier c'est une entité dans le sens d'une communauté de vie mais moi, je vis hors du quartier, c'est tout. Par mon travail et par mes goûts. Pour moi, ici, c'est une résidence. Mais je pense que le quartier a une vie quand même. Ce n'est pas un

quartier mort, loin de là, mais il se dégrade : maintenant il y a des appartements vides, ce n'était pas le cas il y a une quinzaine d'années. Mon agence bancaire (Crédit Lyonnais) a fermé pour des raisons de stagnation et de sécurité ; c'est ce qu'ils m'ont dit à la banque. Et aussi les problèmes de drogue dans les grands immeubles derrière la médecine du travail. Le style de la population a changé."

29 H 45 Barman "Nous n'avons pas d'attaches dans ce quartier." (*Barman depuis 5 ans*) "C'est un quartier un peu mort. Disons qu'il n'est pas exclu de la ville mais qu'il est seul. Il lui manque de l'animation et pas mal de choses. /.../ Avant, c'était plutôt agricole. En face il y avait des vaches. La Semitag est partie à Grand'Place, ça a fait chuter le commerce. A ce quartier il manque une âme. On nous a dit "c'est vous les derniers. A vous de créer une ambiance" Mais non ! /.../ Même pendant les fêtes, il n'y a pas d'illuminations ici, c'est pas normal. Depuis 5 ans ils n'ont rien mis."

30 H 58 Educateur "Moi je n'habite pas ici et je ne fais qu'y passer en voiture mais je trouve le quartier très plaisant parce qu'il y a tous les commerces à portée de main, un marché très agréable en face."

31 F 24 Sans emploi "Ici ce n'est pas un quartier, c'est une route. Tout en longueur, pas très conviviale. Mais c'est bien placé, le centre-ville est pas loin."

33 H 70 Retraitée "Il n'y a pas de vie de quartier ici ; essentiellement à cause du boulevard, et puis des grands immeubles. Pour avoir une vie de quartier, il faut de grandes maisons, des bistrotts, des restaurants, des endroits où on a envie de s'arrêter, de se promener, des choses comme ça. Là on est dans un style d'ensemble. Il n'y a pas de limites, ça peut pas être un quartier. /.../ On a aligné des immeubles, on a jamais eu l'idée de faire un quartier. C'est un lieu sans personnalité. En plus, il y a trop de voitures et les piétons n'ont pas leur place."

34 H 65 Retraité "Un quartier, c'est une circulation physique qui se réduit en fonction de l'âge./.../ C'est un quartier qui est étiré en longueur et qui n'est pas très vivant. C'est un peu désert, un peu inquiétant... C'est un quartier un peu dortoir quand même. /.../ Le chemin de fer fait une barrière infranchissable et le cours de la Libération une autre petite barrière."

35 H 55 Cadre "C'est un vrai quartier ici, un quartier dont j'ai connu les mutations. Maintenant le quartier s'identifie par le poids lourd que représente la population de Mistral. Il y a deux catégories de populations différentes qui n'ont pas l'habitude de vivre en relation : une population relativement stable, installée, qui vit dans des maisons ou des immeubles un peu luxueux et une autre population qui vit dans 2 ou 3 îlots de HLM plus problématiques. Le rôle de la MJC est de créer le lien social. /.../ L'équilibre d'un quartier c'est ses zones

d'emploi. /.../ Le nom d'un quartier est une identification géographique plus que sociologique : on dit Anatole France à cause de la rue, ou Mistral, ou encore Rondeau-Libération. Pour dire d'où on est, la ville est trop grosse et la rue trop petite. Il faut un intermédiaire. Peut-être que l'émergence des unions de quartier a rajouté à cette identification. /.../ C'est un quartier ancien de Grenoble, de part et d'autre du grand cordon ombilical, qui s'est rempli presque complètement d'habitats plus ou moins récents avec en plus une identité très particulière : l'énorme îlot des équipements scolaires. Les vraies dominantes, ce sont réellement les deux populations et l'espace d'enseignement, et aussi l'espace vert de Bachelard et le stade Lesdiguières." /.../ "L'ambiance de vie d'un quartier est fonction de la communauté à laquelle on se rattache. Il y a beaucoup de bénévoles ici : les gens s'intéressent à la vie associative de leur quartier. /.../ Le quartier digère assez bien Mistral à mon sens. Mais c'est difficile de parler d'une ambiance moyenne : il y a un îlot qui marche et d'autres qui ne marchent pas."

36 F 22 Animatrice "Le mélange de bâtiments m'a frappé dans ce quartier : des maisons en sandwich entre deux immeubles, d'autres immeubles en dents de scie. Au niveau physique, c'est très très bizarre. /.../ Il y a le Lys rouge, une petite cité qui fait très ghetto, c'est vraiment horrible. /.../ Il n'y a pas du tout de participation globale du quartier. Les trois îlots, Abry, Lys rouge et Mistral n'aiment pas se mélanger. En fait, il faut parler de cités plus que de quartier, trois cités qui se séparent du reste du quartier. Par rapport à leurs origines souvent étrangères, par rapport à l'aspect physique des HLM qui sont très hauts et par rapport au fait qu'elles sont "sensibles", à problèmes. Mistral, c'est tellement grand que c'est un quartier tout seul. /.../ Le cours est une coupure : quand on est jeune et qu'on a envie d'avoir son propre clan, on se dit : y a ceux qui sont d'un côté du cours et les autres. /.../ Ce secteur a la chance d'avoir le cours qui le relie au centre-ville, il serait plus triste sans lui. Sa circulation fait vivre un peu le quartier."

37 F 30 Secrétaire "C'est mon lieu de travail et avec le cours, ça ne peut pas être un quartier pour moi."

38 F 45 Fleuriste "C'est un quartier qui n'est pas du tout animé comme les autres quartiers. Ce n'est pas le centre-ville mais on est à la limite de l'agglomération. On ne fait plus partie du centre de Grenoble, on fait presque partie d'Echirolles. D'ailleurs on nous demande souvent sur quelle commune on est. /.../ La ville ne fait rien pour le quartier : elle préfère qu'on se casse la gueule. La banque vient de fermer à côté, tout est dit."

39 F 25 Réceptionniste "Je me sens dans un quartier ici, avec les petits commerces ; on finit par connaître les gens. C'est un quartier d'habitants ici, pas d'animations. C'est un quartier un peu vieux quand même. Il n'y a pas beaucoup de jeunes. Il faudrait un restaurant pour sortir le soir ou quelque chose qui attire du monde. Le soir, il n'y a rien à part les

voitures. Mais on est au centre de tout ici et relié à tout. Je suis entre chez moi (*Echirolles*) et le centre-ville."

41 F 80 Retraitée "Tant que je peux marcher, c'est mon quartier. C'est tranquille, familial. Avant c'était plus convivial. Depuis que chacun a sa voiture, sa télévision, on se voit beaucoup moins tout en restant en bons termes."

42 F 53 Enseignante "Mon quartier tourne le dos au cours, comme mon appartement d'ailleurs. C'est à peine un quartier avec ce grand cours qui traverse avec beaucoup de circulation, de camions et qui coupe par rapport à l'autre côté. Moi, j'habite du bon côté du cours : Bachelard, le Vercors, Saint Nizier. J'ai une bonne vue, c'est l'intérêt du quartier pour moi. Parce que pour les commerces... on n'a pas de bureau de poste par exemple, il faut aller aux Eaux-Clares. On a jamais aucune illumination pour Noël, il n'y a aucune ambiance. L'an dernier, la copropriété avait fait poser des guirlandes. La ville ne fait rien. Plus on se rapproche du centre-ville (*sur le cours*) et mieux c'est. Parce qu'il y a des petits bistrots, des restaurants, des petits commerces, l'ambiance est tout de suite meilleure."

43 F 20 Etudiante "Je suis dans une résidence. Il n'y a pas de notion de quartier ici. Mais je suis à l'entresol, alors j'ai pas de vue, le soleil me manque."

7.7. L'allée échirolloise

44 F 27 Sans emploi "Moi, ça fait 4 ans que j'habite ici, mais mon quartier il est pas ici, je suis de Blaireau à Béziers."

46 F 35 Employée "C'est pas un quartier ici, c'est un boulevard ! C'est à cheval entre deux communes. Dans un quartier les gens vivent ensemble. Mais personne ne vit ici. C'est un passage. C'est anonyme."

47 H 50 Ingénieur "On est dans un quartier ici, parce qu'on a des relations avec les voisins, les commerçants. Il y a aussi une association de quartier dont je fait partie. Il s'étend de part et d'autre du cours dans un rayon de 200 mètres. On connaît beaucoup de gens par l'école qui est au milieu du quartier. C'est un quartier ouvert, semi-résidentiel. Ouvert sur l'extérieur avec les lignes de bus, on est pas dans un cul de sac. Il y a une grande avenue qui traverse le quartier, des moyens de communication pour se déplacer, c'est important."

48 H 47 Enseignant "Il n'y a pas de quartier sur le cours ; il est même assez désert sur les 8 km, sauf au centre de PdC."

52 F 90 Retraitée "Il n'y a pas vraiment de quartier : les gens sont bien individuels dans leur maison. /.../ PdC est plus proche, mais on va à G, c'est comme ça."

53 H 53 Peintre "Le quartier est bien. Je me sens bien. Ça circule beaucoup, moi j'aime la circulation, ma femme aussi, on est bien. C'est vivant. mais quand je vois des jeunes en bas des escaliers et qui sont là appuyés contre les murs, on dirait qu'ils attendent la mort, on dirait qu'ils sont écœurés, dégoûtés, moi je dis c'est pas bien, on devrait faire quelque chose pour eux. Déjà les mettre au boulot pour que ça les occupe. /.../ On ne se sent pas du tout de G, on est vraiment séparé de G. /.../ L'avantage c'est qu'on est pas loin de la ville, en cas de problème médical."

54 F 39 Cadre "C'est très convivial ce coin là avec tous ces commerçants."

55 H 35 Chef monteur "On nous ignore ici, on est un peu les renégats. Quand on va aux réunions de nuisances de Caterpillar, et ben, c'est Caterpillar qui a tout et nous on ferme notre gueule. Soit disant que Caterpillar s'est monté avant nous, alors que c'est complètement faux, nous étions dans la ferme derrière. /.../ PdC est noyé par Rhône Poulenc, rien à dire et après le Rondeau, vers la ville ça devient le bordel, des villas pas entretenues, trop d'immeubles, c'est la jungle."

56 H 18 Etudiant "Géographiquement, on est bien relié mais il manque des activités : si tu veux faire quelque chose, tu es obligé de partir de ce secteur. Et c'est pas aussi rapide que ça pour aller en ville. /.../ C'est calme, très calme, trop calme même. Mais ça fait du bien de temps en temps. Ici, c'est le seul endroit où il y ait des villas. "

7.8. Bayard

58 F 61 Retraitée "Je trouve qu' Echirrolles est une ville affreuse. Moi, j'habite dans les résidences JJ, mon appartement me convient, c'est pour ça que je reste, mais sinon ce n'est pas une belle commune, je n'aime pas. Il y a beaucoup de cités avec des immeubles horribles, basse catégorie, mal entretenus."

59 H 60 Pré-retraité "Les gens ne travaillent pas alors ils dorment le jour et la nuit ils font des désastres. Ils jouent aux boules sur le terrain de jeu des enfants. Ils sont dehors à jouer

jusqu'à 11 heures, minuit, et on ne peut rien y faire. Si vous leur dites "essayez de ne pas faire de bruit" ils disent : "si vous n'êtes pas content, sortez dehors et on vous casse la figure ! " C'est pas normal. /.../ Il y a un terrain vague là devant. On est une dizaine de copains retraités. On pourrait faire des petits jardins. Même en payant. Mais la Mairie ne fait rien. On ne sait pas à qui appartient ce terrain. Alors on reste là à manger la pollution."

60 H 72 Retraité "J'aide beaucoup de monde. Avec moi, tout le monde est sympathique au niveau des mots mais j'ai un petit peu la triste impression qu'ici, en France, on est toléré mais pas accepté. Je suis là depuis 35 ans et je serais toujours un espagnol. Et pourtant, pour moi, être français, c'est pas un problème de papier, c'est un problème d'acceptation des lois de la République."

61 F 23 Caissière "C'est pas vraiment un quartier très distinct ; c'est pas un quartier intérieur. Echirolles Ouest, ça regroupe mais on ne peut pas dire que ce soit un quartier. C'est une ambiance de personnes assez rapides, pratiques, dynamiques ; c'est pas une ambiance assez conviviale à cause du cours, des entreprises et du lieu où il manque une place, un endroit bien central pour les piétons et les commerces. /.../ La nuit, il n'y a pas de vie nocturne parce que c'est excentré par rapport à Grenoble."

68 F 50 Photographe "Le quartier se vide. Il change depuis la création de Comboire. Au moins au niveau des commerçants, je ne sais pas pour les gens qui habitent là. Il y a moins de monde, moins d'enfants, moins de va et vient, la population a vieilli."

72 H 56 Pharmacien "Il y a une bonne vie de quartier pour le 3^{ème} âge, parce que la population a vieilli. Il y a le groupe Bayard, le quartier de la Luire et la zone pavillonnaire entre le cours JJ et ici."

7.9. Casino

73 F 20 Lycéenne "La vie de quartier, c'est les personnes âgées."

74 F 35 Secrétaire "Je pense qu'il y a une vie de quartier parce qu'il y a beaucoup de vieux près du Casino."

78 F 25 Fleuriste "Il y a une vie de quartier parce que c'est résidentiel. Nous avons beaucoup de clients fidèles. Les clients aiment aussi qu'on les reconnaissent."

80 F 17 Lycéenne "C'est trop individuel pour être un quartier ici. Et puis, c'est assez mort, il y a beaucoup de personnes âgées."

7.10. Pont de Claix, les abords

83 F 15 Lycéenne "J'aime le quartier. Il n'a pas changé depuis que j'étais petite. Il faudrait peut-être faire quelque chose pour les jeunes, ça nous arrangerait parce que la plupart du temps, on s'embête un peu. Il n'y a pas beaucoup d'activités sportives. A part aller en ville ou à Grand Place, il n'y a rien à faire."

84 H 40 Ouvrier "C'est très, très calme ici. Il y a de moins en moins de jeunes donc c'est de plus en plus calme. Les jeunes mettent de l'animation mais il y a plutôt des retraités. Il y a 5 ou 6 ans, pas mal de commerces ont fermé."

93 H 20 Ouvrier "C'est pas mon quartier, mais j'ai tous mes amis ici."

7.11. Pont de Claix, le bourg

94 F 32 Sans emploi "Je m'aperçois en vous parlant que je ne traverse jamais. Mais c'est pas vraiment un quartier. Un quartier c'est petit, c'est protégé, enfin, entouré par des maisons bien précises... enfin je veux dire, c'est encerclé. Ici on n'a pas l'impression d'être dans un quartier parce que c'est pas fermé. Au contraire quand on est là et qu'on regarde le cours, on a plutôt l'impression de l'infini. On a pas l'impression d'être encerclé, protégé, enveloppé dans un quartier avec des gens qu'on connaît, etc... Le cours donne plutôt l'impression d'une ouverture sur la ville. C'est en plus un lieu où les gens passent donc on ne se connaît pas comme dans un quartier. Là, il y a du passage, les gens sont étrangers. C'est comme toutes les voies de desserte finalement."

95 H 46 Conducteur "Ici c'est la route et les voitures qui prédominent, c'est pas les gens qui vivent ici."

97 H 22 Etudiant "Comment voulez-vous que ce soit convivial, il n'y a même pas de limites ! "

98 F 52 Vendeuse "C'est toujours la même chose qui revient quand on parle du cours : ses 4 voies, sa longueur, la bordure de platanes et la circulation. On parle pas de quartier. /.../ Jusqu'à Libération, c'est très calme, c'est presque désert même. On a l'impression qu'il n'y a que les voitures qui passent et qu'à côté c'est sans vie. /.../ vers Libération et après vers le centre, il y a toujours des travaux. Le cours, ils le trafiquent tout le temps."

100 H 69 Retraité "Avant on était complètement dans PdC. C'est à dire qu'une fois qu'on avait passé l'entrée du village, on était complètement dedans et on était un peu à part de ce qui se passait en ville. Alors là on était dans un quartier. Même on disait souvent que nous, ici, on était à la campagne. Les gens discutaient entre eux. Maintenant tout ça, c'est fini. Elle a tout gâché cette route. Il n'y en a plus que pour les voitures. Et puis, ça nous coupe en deux quand même. Avant PdC faisait un petit village. On était à la campagne, à l'abri de la ville, c'était calme."

103 F 41 Fleuriste "Je travaille sur une route pas dans un quartier. Un quartier, c'est fermé. Ici c'est un lieu de passage. Même les quelques habitués qui viennent à la boutique, ça ne suffit pas pour faire ambiance quartier. Parce que finalement, vous avez plus d'anonymes que des autres. /.../ Autant j'aime bien PdC parce que je trouve que le village est charmant, on est près des montagnes, autant je ne voudrais pas habiter ici. Le bruit de la route, les odeurs des usines chimiques..."

8. Méthodologie

8.1. Répartition de l'échantillon dans l'espace

	Entretiens	N°	Total
Séquence 1 :	De la Bastille à l'avenue Rochambeau	1 à 25	25
Séquence 2 :	De Rochambeau au Rondeau	26 à 43	18
Séquence 3 :	L'Allée échirolloise	44 à 57	14
Séquence 4 :	Les centres de quartier Bayard	58 à 72	15
	Casino	73 à 82	10
Séquence 5 :	La Route	83 à 93	11
Séquence 6 :	Le Bourg	94 à 103	10
	TOTAL :		103

8.2. Échantillon, répartition par sexes et âges

	Total	Hommes	Femmes	0 - 25	26 - 59	+ de 60
Séquence 1	25	10	15	2	15	8
Séquence 2	18	9	11	5	11	2
Séquence 3	14	9	6	5	8	1
Séquence 4	25	13	12	9	12	4
Séquence 5	11	7	4	4	4	3
Séquence 6	10	5	5	1	7	2
TOTAL	103	53	50	26	57	20

8.3. Échantillon, répartition par catégories socioprofessionnelles

	<i>TOTAL</i>	Lycéens Etudiants	Employés Ouvriers	Techniciens Profes	Cadres Commerce	Activités du	Chômage Sans pro	Retraités
S 1	25	2	3	1	1	9	2	7
S 2	18	4	2		5	2	2	3
S 3	14	5	1	2	3	1	1	1
S 4	25	5	2	4		8	2	4
S 5	11	2	2	3		1		3
S 6	10	1		1	1	4	1	2
<hr/>								
TOTAL	103	19	10	11	10	25	8	20

8.4. Descriptif des personnes interrogées

*Situation de famille : C = célibataire, M = marié(e) ou concubin(e), D = divorcé(e), V = veuf(ve)
+ nombre d'enfants.*

Ancienneté sur le cours : en années

*Lieu d'habitation : extérieur = hors des trois communes traversées par le cours
hors quartier = habitation dans un autre secteur de la même commune.*

Séquence 1 : De la Bastille à l'avenue Rochambeau :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
1	H	62	M+5	Retraité	12	rue adjacente	F.Viallet
2	F	33	M	Employée	4	cours	F.Viallet
3	F	49	D+1	Serveuse	10	extérieur	F.Viallet
4	F	35	C	sans	0,5	cours	Als-Lor
5	F	74	M+5	Retraitée	50	cours	Als-Lor
6	F	44	M+2	sans	5	cours	Als-Lor
7	H	29	M	Jardinier	1	extérieur	Als-Lor
8	H	63	M+4	Pharmacien	18	rue adjacente	Als-Lor
9	H	58	M+2	Cadre	7	cours	Berriat
10	F	19	C	Lycéenne	19	rue adjacente	Berriat
11	H	43	M+1	Cafetier	0,5	extérieur	Berriat
12	F	70	M+4	Retraitée	50	cours	Berriat
13	F	37	D+1	Serveuse	4	cours	Berriat
14	H	43		Restaurateur	6	hors quartier	Aigle
15	H	64	V+1	Retraité	4	rue adjacente	Aigle
16	F	38	M+3	F. de ménage	2	hors quartier	Aigle
17	F	40	M+4	Cordonnier	10	hors quartier	Aigle
18	F	46	M+2	Infirmière	3	cours	GdBds/Libé
19	F	22	C	Etudiante		rue adjacente	GdBds/Libé
20	F	68	M+2	Retraitée	40	rue adjacente	GdBds/Libé
21	H	42	M+1	Fleuriste		hors quartier	GdBds/Libé
22	H	77	V+1	Retraité	30	cours	Rochambeau
23	H	40	M+3	Epicier	2	extérieur	Rochambeau
24	F	36	M+3	Boulangère	5	cours	Rochambeau
25	F	80	C	Retraitée	60	rue Rochamb.	Rochambeau

Séquence 2 : De Rochambeau au Rondeau :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
26	F	20	C	Etudiante	0,3	cours	Meney
27	H	30	M	Archéologue	5	cours	Meney
28	H	53	C	Prof	17	cours	Meney
29	H	45	M	Barman	5	cours	Meney
30	H	58	M	Educateur	0,1	extérieur	Louise-Mich
31	F	24	M	Chômeuse	1	cours	Louise-Mich
32	H	17	C	Lycéen		extérieur	Louise-Mich
33	H	70	M	Retraité	15	cours	St Pierre
34	H	65	M	Retraité	21	cours	St Pierre
35	H	55	M+3	Dr. Culturel	30	extérieur	Anatole-Fr.
36	F	22	C	Animatrice	0,1	extérieur	Anatole-Fr.
37	F	30	C	Secrétaire	0,5	extérieur	St Pierre
38	F	45		Fleuriste	10	hors quartier	Hôtel Lesdig
39	F	25	C	Réceptionniste	2	hors quartier	Patrick Hôt
40	H	32	M	Chômeur	5	rue Abry	Tennis
41	F	80		Retraîtée	38	cours	St Pierre
42	F	53	D	Professeur	10	cours	rue Y. Farge
43	F	20	M	Etudiante	0,2	cours	Rondeau

Séquence 3 : L'Allée échirolloise :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
44	F	27	M	sans	4	rue Casanova	annex.Mairie
45	H	14	C	Collégien	7	cours	Col.Mahnès
46	F	35	M	Agent admin.	10	extérieur	Villancourt
47	H	50	D	Ingénieur	15	cours	cours
48	H	47	D	Professeur	10	Bachelard	cours
49	F	20	C	Etudiante		hors quartier	cours
50	F	22	C	Etudiante	0,2	AubergeJeun	cours
51	H	15	C	Lycéen	15	La Luire	cours
52	F	90	V	Retraîtée	70	cours	cours
53	H	53	M+3	Peintre Bâtim	12	maison	cours
54	F	39	M+5	Cadre	0,5	maison	cours
55	H	35	M+1	Chef monteur	20	maison	cours
56	H	18	C	Etudiant	15	rue Bayard	bus
57	H	28	C	Chef d'équipe	1	cours	cours

Séquence 4 : Les centres de quartier :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
<i>Bayard</i>							
58	F	61	D	Retraité	10	Résidence JJ	Bayard
59	H	60	M	Pré-retraite	26	rue adjacente	Bayard
60	H	72	M	Retraité	36	rue adjacente	Bayard
61	F	23	M	Caissière	1	cours	Bayard
62	H	15	C	Lycéen	3	Bayard	Bayard
63	H	73	M	Retraité	33	La Luire	Bayard
64	H	29	C	Technicien	27	Bayard	Bayard
65	F	29	M+2	sans	24	La Luire	bus 13
66	H	22				cours	Bayard
67	H	33		Colleur d'affich		Berriat G	cours
68	F	50	M+2	Photographe	2	extérieur	Bayard
69	H	37	M+2	Opticien	7	extérieur	cours
70	F	22	C	Serveuse	7	PdC	bus 8
71	F	34	M+3	F de ménage	0,5	rue adjacente	Bayard
72	H	56	M+3	Prép.Pharmac	20	hors quartier	Bayard
<i>Casino</i>							
73	F	20	C	Lycéenne	18	cours	Casino
74	F	35	M+2	Secrétaire	5	extérieur	Casino
75	H	24	C	sans	5	Grenoble	Casino
76	H	34	M+3	Technicien	6	rue adjacente	Casino
77	F	20	C	Fleuriste	0,1	extérieur	Casino
78	F	25	M	Fleuriste	5	extérieur	Casino
79	H	37	M	Technicien		extérieur	Casino
80	F	17	C	Lycéenne	17	rue adjacente	Casino
81	H	40	M	Cordonnier	2	extérieur	Casino
82	F	19	C	Etudiante	0,2	PdC	Casino

Séquence 5 : La route :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
83	F	15	C	Lycéenne	14	cours	Le Canton
84	H	40	M+3	Ouvrier	33	maison	cours
85	H	19	C	Etudiant		hors quartier	Iles de Mars
86	F	32	M	Secrétaire	2	extérieur	Iles de Mars
87	H	74	M	Retraité	74	vers Casino	Le Canton
88	H	29	M	Jardinier	5	hors quartier	rue Lavoisier
89	F	78	M	Retraîtée	25	cours	Iles de Mars
90	H	25	M	Fleuriste	0,3	extérieur	Le Canton
91	H	70	M	Retraité	20	cours	Clos Dominiq
92	F	40	M	Vétérinaire	4	cours	cours
93	H	20	M+1	Ouvrier	20	cours	Joliot-Curie

Séquence 6 : Le Bourg :

N°	Sexe	Age	Situation de famille	Activité	Ancienneté sur le cours	Lieu d'habitation	Lieu de l'entretien
94	F	32	M	sans	2	cours	Mairie
95	H	46	M+2	Chauffeur bus	3	cours	Arrêt de bus
96	H	30	C	Boucher	2	cours	Bourg
97	H	22	C	Etudiant	3	maison	cours
98	F	52	M+1	Vendeuse	20	cours	Bourg
99	F	37	M+1	Commerçante	9	cours	Bourg
100	H	69	M+4	Retraité	22	cours	Bourg
101	F	55	D+2	Cadre	4	cours	Bourg
102	H	73	M	Retraité	35	cours	Mairie
103	F	41	M+2	Fleuriste	5	Echirolles	Bourg

A sepia-toned photograph of the front of a Renault bus. The bus is parked on a street with trees in the background. The text is overlaid on the right side of the image. The bus's destination sign at the top reads 'LE PARATTAI' and 'C. DE LA ROCH'. The license plate at the bottom reads '254 ATZ 38'. There are accessibility icons on the front left of the bus.

DEUXIÈME PARTIE :

LA VILLE TRAVERSEE :

LE BUS, VECTEUR DE VILLE.

REDYNAMISATION DE LA

LIGNE DE BUS N°1 :

ÉVALUATION, ÉVOLUTION

(mai 2000)

Entretiens conduits par

Mohammed BOUBEZARI,

Bruno CHOC,

Marie-Christine COUIC,

Rachel THOMAS

et Nicolas TIXIER.f

A la suite des travaux de redynamisation de la Ligne 1 effectués en 1997 et 1998 et dont le trajet couvre pratiquement toute la longueur du Cours, une procédure de suivi et d'évaluation a été commanditée par le SMTC et pilotée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) sous la responsabilité de Pierre Morel, responsable du département Déplacements, Transports. Les objectifs de cet ensemble de réflexions étaient multiples :

- Apporter des éléments d'éclairage et d'amélioration pour cette opération mais également pour les futures réalisations du réseau,
- Evaluer l'opération Ligne 1, ses conséquences et ses résultats,
- Elaborer une méthodologie générale d'observation dans le temps et de suivi des réalisations transport en commun sur l'agglomération (tramway et autres lignes...)

Cette expérience de suivi et les enseignements que l'on peut en tirer (pertinence, faisabilité, fiabilité des indicateurs) ont également pour but de doter le SMTC d'un véritable outil d'évaluation des décisions importantes en matière de transport en commun.

L'étude présentée dans cette seconde partie a constitué le volet sociologique de la recherche plus globale menée sur l'impact et le suivi de l'opération de redynamisation. L'idée pilote de notre intervention a été d'effectuer une comparaison entre les résultats d'une enquête conduite avant la rénovation de la ligne 1 et les résultats d'une enquête menée après. Bien qu'étendue aux pratiques urbaines globales, l'étude présentée en première partie a néanmoins beaucoup portée sur les transports, notamment par le recueil d'opinions auprès des divers groupes de population concernés. Ses résultats constituent donc une photographie de la situation avant l'opération de redynamisation. En effectuant deux ans plus tard - et par la même équipe d'intervention sociologique - une nouvelle enquête, nous avons créé les moyens d'une comparaison avant / après au plus près du discours des usagers.

211 personnes ont été interrogées en novembre 1999, soit un an environ après l'opération de rénovation de la ligne 8, devenue la ligne 1 du réseau. Quand s'apaisent progressivement les passions liées aux désagréments du chantier lui-même, s'expriment au grand jour les opinions contradictoires, les intérêts contraires, les satisfactions ou les méfiances de groupes de population qui sont les interlocuteurs quotidiens du réseau. Ces paroles sont réunies ici selon deux modalités de classement : une organisation thématique qui parcourt l'ensemble des problèmes abordés et une construction typologique, le *multi-bus*, qui présente les figures imaginaires agissantes dans les pratiques du réseau.

Chapitre 4. Analyse thématique : le bus, vecteur de ville

1. Les points forts mis à jour par l'enquête

1.1. La réussite de la rénovation

Par rapport à notre enquête de 1997 dans laquelle la ligne 8 était créditée d'un potentiel mais peu mise en valeur, la rénovation a réussi sa modernisation et conforte l'image d'un transport en commun pratique, agréable et adapté à la ville.

Le produit attendu par les usagers - un déplacement fonctionnel -, se double d'une dimension d'agrément et de tranquillité.

1.2. Les atouts de la ligne 1

Quatre clés de l'amélioration de la ligne 1 confortent un sentiment de grande satisfaction en semaine : la fréquence, la rapidité, le confort des bus et l'accessibilité.

1.3. L'appropriation des améliorations

La moitié des personnes interrogées fréquentent la ligne depuis un an ou moins. De ce fait, la conscience de la rénovation est donc moins comparative entre l'avant et l'après. Les améliorations sont clairement repérées mais entrent très rapidement dans le champ des habitudes. Les aménagements se banalisent en même temps que s'opère la normalisation des éléments de confort.

1.4. L'accès à tout le réseau

Même si les usagers détaillent et hiérarchisent les diverses offres de transports en commun (lignes, bus, tram), c'est à tout le réseau qu'ils accèdent. La conscience d'un maillage et de sa disponibilité à l'échelle de l'agglomération est très fortement ancrée dans les mentalités.

1.5. Des conséquences urbaines indirectes

En tant qu'intervention concernant plus généralement l'urbanisme, la rénovation demeure cadrée au registre des transports publics dans la perception de la population :

- L'opération est avant tout appréhendée à son premier niveau d'efficacité : l'amélioration de la ligne de bus. Sur ce terrain, le contrat est pleinement rempli.

- Constituée d'actions ponctuelles et ne prétendant pas à un traitement continu du cours, la rénovation est fortement ressentie comme une restructuration des transports en commun mais n'atteint pas le ressenti d'une intervention urbanistique globale.

- Concernant "plus le bus que l'axe lui-même" dans la perception, la rénovation, par ses aspects largement positifs sur l'attractivité des transports en commun, contribue à l'irrigation des quartiers et du centre-ville, avec des conséquences urbaines que le temps permettra de mieux mettre à jour.

1.6. Les quartiers et le centre

Les images du cours Jean Jaurès et notamment le conflit "lieu de passage ou lieu de vie ?" au centre de notre enquête de 1997, semblent demeurer stables. La ligne 1 rénovée apporte une première ouverture en termes de fluidité, comme la nette affirmation d'un fil rouge sur le cours.

Les conséquences de la rénovation sur l'épaisseur des quartiers et leur vie propre n'émergent pas encore dans la parole des habitants, alors que les liens avec le centre-ville sont fortement réaffirmés. La fluidité prime l'épaisseur.

1.7. Le point noir : la circulation

Le point faible demeure l'appréciation de la circulation des autres véhicules.

- Les personnes interrogées - principalement des usagers du réseau - estiment bénéficié des choix politiques donnant priorité aux transports en commun : le bus est devenu concurrentiel de la voiture sur cet axe.

- En même temps, chacun fait le constat - à tort ou à raison, mais dans une belle unanimité - d'une dégradation de la circulation automobile. La rénovation est ressentie comme ayant créé des bouchons, modifié brutalement les sorties de l'axe, à droite et à gauche, entraîné la confusion dans certains segments (contre-allées, piétons, cycles).

- Il semble qu'un effort de communication et d'information soit nécessaire pour apporter des faits et des arguments ne laissant pas le champ libre à un mécontentement souvent proche de la rumeur.

- Les contraintes automobiles peuvent renvoyer aussi bien à une attitude civique (décision de choisir le bus), - attitude minoritaire mais déjà effective dans cette enquête - qu'à une attitude d'enfermement dans le refus d'où aucune proposition ou hypothèse d'amélioration ne ressort.

1.8. La constitution d'une typologie : le multi-bus

A partir de la diversité des réponses recueillies, il est clair que la répartition des pratiques et des images ne s'effectue pas en suivant strictement les catégories sociales classiques, logique selon laquelle un collégien aurait systématiquement son comportement-type et un retraité le sien. Les clivages sont beaucoup plus subtiles et inattendus, chaque catégorie étant loin d'être homogène.

En revanche, se dessinent à travers les paroles recueillies un certain nombre de "figures" du bus (du réseau), dont l'éventail permet de rendre sensibles les grandes attitudes en présence. Ces figures peuvent traverser les groupes d'âge, les groupes professionnels ou sociaux ; elles ne se limitent pas à eux mais décrivent dans leurs mouvances, leurs contradictions et leurs tensions, les types de relations vécues entre les usagers et le réseau.

Parmi les figures de cette typologie se dégagent : le bus scolaire, le bus "avant l'permis", le bus obligatoire, le bus civique, le bus pratique, le bus liberté, le bus contre la voiture, le bus dépannage...

Ces figures sont développées dans le chapitre 5 infra.

2. Le temps

2.1. Attente

* Satisfaction générale les jours de semaine. Trop longue le dimanche.

TENDANCE MAJORITAIRE : - Satisfaction pour 56 % des exprimés (semaine et week-end).

POINTS POSITIFS : - Très bien en semaine.
- La 1 est mieux que les autres.

POINTS NEGATIFS : - Trop d'attente le week-end et surtout le dimanche.
- Trop d'attente du 10 au terminus de Pont Rouge.

REMARQUES : - La bonne visibilité de l'axe donnée par la rectitude du cours Jean Jaurès permet de suivre la progression du prochain bus et de mieux faire passer l'attente.
- Dans un trajet avec correspondance, c'est l'attente la plus longue qui caractérise le trajet.

2.2. Ponctualité

* Satisfaction générale les jours de semaine. Plus irrégulière le week-end. Peu de personnes rencontrées se réfèrent explicitement aux horaires.

TENDANCE MAJORITAIRE : - Satisfaction pour 55 % des exprimés (semaine et week-end).

AUTRES TENDANCES : - Parfois en retard : 22 %

POINTS POSITIFS : - Bons horaires en semaine.
- Amélioration due à la rénovation.

POINTS NEGATIFS : - Le week-end, et surtout le dimanche, le bus est parfois en avance, ce qui peut entraîner une longue attente.
- Pourquoi le 1^{er} du matin est-il parfois en retard ?

REMARQUES : La fréquence élevée rend relative la ponctualité. Les horaires perdent leur importance quand on sait pouvoir prendre le bus suivant rapidement.

2.3. Fréquence

*** Le facteur le plus sensible de l'opération de rénovation.
Une amélioration qu'on souhaite voir s'étendre.**

- TENDANCE MAJORITAIRE :
- Satisfaction à plus de 50 % des exprimés.
 - Un des critères fort d'appréciation de la rénovation.
- AUTRES TENDANCES :
- Malgré une fréquence élevée, les bus sont bondés aux heures de pointe.
 - La 1 est bien desservie par rapport aux autres lignes.
- POINTS POSITIFS :
- Grande satisfaction en semaine
- POINTS NEGATIFS :
- Les week-end et surtout le dimanche
 - Les vacances scolaires.
- REMARQUES :
- La satisfaction générale qui caractérise la semaine entraîne des souhaits d'extension du service à des besoins spécifiques ou à des horaires particuliers principalement le dimanche et le soir.

2.4. Vitesse

*** La rapidité est devenue une des grandes qualités de la ligne 1.
Unanimement appréciée, elle est jugée toutefois moins importante que la fréquence et reste dépendante des autres segments du trajet.**

- TENDANCE MAJORITAIRE :
- 57 % des exprimés constatent l'amélioration de la vitesse.
 - Un des critères sensible et positif de la rénovation.
- AUTRES TENDANCES :
- Une faible minorité trouve lent l'ensemble des transports en commun.
 - La voie réservée et la synchronisation des feux ont entraîné un gain de temps considérable.
 - Certains usagers mentionnent la gêne ressentie par les automobilistes du fait des modifications.
- POINTS POSITIFS :
- La 1 est la plus rapide du réseau.
 - Le centre-ville est très accessible.
- REMARQUES :
- Notée comme une des grandes améliorations apportées par la rénovation, la vitesse de la ligne 1 reste relative à l'ensemble du parcours de chaque usager : une correspondance avec attente ou un autre bus moins rapide prennent le pas sur la vitesse. On pourrait dire que les usagers qui utilisent les correspondances préfèrent un voyage toujours en mouvement, même à vitesse moyenne, plutôt qu'un segment accéléré suivi d'une attente.

2.5. Durée du trajet / Correspondances

*** Les sections parcourues sur la ligne 1 sont considérées comme brèves. L'appréciation du temps de trajet total de chacun demeure très subjective.**

*** Avec le bus, on accède à tout le réseau (ce qui est peut-être moins vrai pour le tram auquel certains usagers se limitent). La ligne 1 est considérée comme une des grandes lignes d'accès au réseau.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Très peu de personnes ont une conscience chronométrée de la durée de leur trajet. Les seuils s'établissent de 1/4 d'h en 1/4 d'h : "moins d'1/4 h", "moins d'1/2 h" etc.

- 50 % des exprimés effectuent un trajet inférieur à 30 mn.

- Une même durée peut être estimée brève ou longue.

AUTRES TENDANCES : - Il a été impossible d'entrer dans le détail des correspondances tant les usages sont diversifiés. Ce qui est clair, c'est que quand une personne prend un bus ou un tram, c'est tout le réseau qui lui devient potentiellement accessible.

3. Les conditions du trajet

3.1. Abribus

*** L'aménagement des abribus et leur jonction à la voirie du quartier sont bien intégrés. Les usagers sont reconnaissants aux handicapés d'avoir provoqué une accessibilité bénéfique à tous.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Bon progrès de l'aménagement des abribus : la hauteur des quais facilite l'accès (poussettes et handicapés), propreté, protection aux intempéries, dimensions.

AUTRES TENDANCES : - Certains arrêts du réseau ne sont pas encore équipés d'abribus : on apprécie la différence.

POINTS POSITIFS : - Par temps sec et sans vent les abribus remplissent leur rôle.

POINTS NEGATIFS : - Dès qu'il pleut ou vente, il y a trop de monde pour leur capacité.

- Les arrêts qui ont été déplacés continuent d'être regrettés : de nouvelles habitudes ont du mal à se mettre en place.

REMARQUES : - La plupart des personnes rencontrées relie la meilleure accessibilité des bus et les handicapés. Cette modification serait essentiellement faite pour eux, même si tous les usagers en bénéficient et notamment les personnes âgées et celles qui ont une poussette. La signalétique générale en ce domaine et la politique d'accès à la ville pour les personnes à mobilité réduite ont largement influencé les consciences jusqu'à conférer aux handicapés un rôle dynamique et bénéfique dont les usagers leur sont reconnaissants. En ce qui concerne les déplacements, l'handicapé est une figure forte même avec une faible présence puisque très peu de personnes déclarent en croiser au cours de leur trajet.

3.2. Accessibilité

*** La mise à niveau du quai et la suppression de la double barre à la double porte médiane du bus permettent un accès sans difficulté pour quiconque.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Satisfaction générale quant à la hauteur du quai et quant à la suppression de la barre centrale des portes du milieu du bus.

- C'est l'un des critères d'appréciation positive de la rénovation.

AUTRES TENDANCES : - Le chauffeur doit bien aligner le bus contre la marche pour que les roulettes puissent fonctionner.

- 33 % des exprimés relient l'amélioration de l'accessibilité aux handicapés, 22 % aux poussettes.

POINTS POSITIFS : - La 1 est en avance sur les autres lignes

REMARQUES : - L'autonomie gagnée par un meilleur accès va de pair avec le fait de ne plus avoir à demander d'aide à autrui et renvoie donc paradoxalement à la fois à une liberté et à la solitude contemporaine.

3.3. Répartition places assises - places debout

*** L'aménagement intérieur du bus est globalement jugé satisfaisant et confortable.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Bon équilibre places assises-debout.

AUTRES TENDANCES : - Pour certains, un bus confortable signifie être assis.

- L'accès aux places assises dépend des heures.

- Beaucoup d'usagers préfèrent la station debout.

POINTS NEGATIFS : - Les invalides n'osent pas toujours demander de libérer leurs place réservées, de crainte d'un rapport conflictuel.

REMARQUES : - Ce sont essentiellement des jeunes qui réclament davantage de places assises. A noter que les retraités circulent davantage aux heures creuses où ils ont le choix de leur posture.

3.4. Choix de la posture - Appréciation du confort

*** Beaucoup d'usagers préfèrent rester debout ou ne se plaignent pas de cette posture.
Ceux qui le peuvent choisissent les heures creuses pour s'asseoir.**

- TENDANCE MAJORITAIRE : - Le bus est jugé confortable par 73 % des exprimés (neuf, grand, spacieux, propre, couleurs agréables, bons sièges)
- AUTRES TENDANCES : - Les personnes âgées préfèrent souvent rester debout pour anticiper leur descente.
- POINTS POSITIFS : - Mieux que les anciens.
- REMARQUES : - Les nouvelles postures, telles que les strapontins ou les appuis-fesses, ne sont pas commentées.

3.5. Climatisation / Chauffage

*** La climatisation offre une plus-value très appréciable de modernité et de luxe.**

- TENDANCE MAJORITAIRE : - Le bus est bien chauffé et c'est normal, la climatisation est excellente et c'est un plus.
- AUTRES TENDANCES : - Très bien de ne pas fumer.
- POINTS NEGATIFS : - Les bus ne sont pas assez chauds quand ils sortent du dépôt.
- REMARQUES : - 43 % des exprimés mentionnent la climatisation comme un élément notable du confort du bus. Même si les espaces équipés d'air conditionné progressent en France, la climatisation reste associée à une image sinon luxueuse, du moins fortement valorisée. En s'alignant sur un critère de confort caractérisant les automobiles haut de gamme ou récentes, le bus gagne une image de modernité et de respect de sa clientèle qui dépasse le rôle strictement fonctionnel que l'on attend la plupart du temps de lui.

3.6. Stabilité physique pendant le trajet

*** Bonne sauf incident lié à la circulation.**

TENDANCE MAJORITAIRE :	- La sécurité physique dépend des coups de freins du chauffeur.
AUTRES TENDANCES :	- Elle varie selon le remplissage du bus et donc selon les heures. - On est moins secoué dans le tram.
POINTS POSITIFS :	- La plupart du temps, il n'y a pas de problème.
POINTS NEGATIFS :	- Les coups de freins entraînés par la circulation mais qui sont souvent reprochés au chauffeur. - Les portes automatiques se ferment parfois trop vite avant la fin de la descente.
REMARQUES :	- La souplesse de conduite des chauffeurs est un facteur important du confort, notamment des personnes âgées.

3.7. Aspects sonores : radio / musique

*** Majoritairement appréciée, la radio favorise l'état de rêverie qui caractérise le "temps suspendu" que constitue le trajet pour certains.**

TENDANCE MAJORITAIRE :	- 62 % des exprimés apprécient la diffusion de la radio dans le bus.
AUTRES TENDANCES :	- Soit c'est trop fort pour la musique, soit c'est trop faible pour les infos. - Les conversations empêchent de l'écouter. - Est-ce le chauffeur qui choisit la station et le volume de diffusion ?
POINTS POSITIFS :	- C'est une présence agréable, un fond sonore qui détend.
POINTS NEGATIFS :	- La musique est parfois forte et empêche de lire. - On impose aux gens d'écouter telle station de radio.
REMARQUES :	- 2 personnes n'ont pas remarqué la diffusion de la radio. - Une autre déclare : "J'écoute pas parce que je regarde où je vais".

3.8. Aspects sonores : le bruit

*** Pas d'incidence spécifique.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Absent des remarques des usagers, le bruit du bus n'apparaît que dans les commentaires des personnes extérieures et se trouve alors confondu dans le bruit général de la circulation.

POINTS POSITIFS : - Le niveau sonore intérieur a été bien amélioré.

4. Aspects relationnels

4.1. Informations

*** Chaque usager a intégré ses propres repères que la signalétique générale (intérieure et extérieure) lui permet de contrôler.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Seules 5 % des personnes rencontrées s'expriment à ce sujet. "Ça fonctionne". Pour la plupart, l'habitude a permis d'intégrer les informations nécessaires.

AUTRES TENDANCES : - Pour une personne nouvelle, c'est l'ensemble de la ville qui ne s'approprie pas facilement ; et dans ce processus les transports en commun sont une des premières clés pour le nouvel arrivant qui attend le maximum de lisibilité.

POINTS POSITIFS : - L'affichage lumineux des arrêts et de l'heure dans le bus.
- Bonne signalétique générale.

POINTS NEGATIFS : - Les arrêts ne sont pas annoncés comme dans le tram. Les aveugles doivent donc être extrêmement attentifs et les compter, ce qui rend leur trajet en bus stressant.

4.2. Remplissage

*** Il y a 2 bus sur la ligne 1 : le bus bondé des heures de pointe et le bus relax des heures creuses.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Le bus est bondé aux heures de pointe, surtout le matin ("C'est la bousculade", "Ça pousse", "Trop rempli", "Surchargé").

AUTRES TENDANCES : - Pas de problème en dehors des heures de pointe. "Les gens sont plus à l'aise, souriants".

POINTS NEGATIFS : - Les heures scolaires.

REMARQUES : - Le constat d'une surcharge à heures fixes n'entraîne pas systématiquement le souhait d'une augmentation du nombre de bus. Il procède plutôt d'une certaine fatalité devant les "inévitables" phénomènes contemporains de concentration.

4.3. Occupation pendant le trajet

*** Les temps de trajet ou le découpage des correspondances ne permettent que peu de s'installer dans une activité. La rêverie qui marque le "temps suspendu" du bus est jugée plutôt agréable.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Le trajet est un temps suspendu qui ne nécessite pas la décision d'une activité.

AUTRES TENDANCES : - De nombreux trajets ont des durées ne permettant pas d'ouvrir une activité soutenue.

- La lecture est souvent conditionnée par la position assise.

- 40 % des exprimés déclarent lire (tous documents confondus : livres, journaux, cours) de temps en temps au cours de leur trajet.

- 31 % mentionnent des rencontres (de collègues ou de quartier) et des discussions dans le bus.

POINTS POSITIFS : - Beaucoup de personnes mentionnent l'aspect positif de la rêverie que permet ce trajet et la relation d'observation qui s'établit avec la ville : "J'ai l'impression de visiter la ville".

- Le rôle de la radio est souligné pour favoriser cet état de rêverie.

POINTS NEGATIFS : - Le bus n'est pas un espace discret : tout le monde écoute lorsqu'une conversation débute. On peut donc discuter mais ne rien dire vraiment.

REMARQUES : - Le trajet est vécu davantage comme une parenthèse de temps que comme un temps spécifique. Généralement jugé court sur la ligne 1, il ne permet que peu de s'installer dans une activité absorbante. La lecture ou les discussions sont pour la plupart des usagers conçues comme des passe-temps plutôt que comme le prolongement ou l'anticipation de l'activité d'avant ou d'après-trajet.

4.4. Les chauffeurs

*** Bonne image des chauffeurs dont on attend la conduite la plus souple et de la compréhension en cas de retard.**

- TENDANCE MAJORITAIRE : - Jugés bons conducteurs et sympathiques.
- AUTRES TENDANCES : - Parfois, manque de politesse à leur égard.
- Parfois l'objet d'agressions
- Ils sont là pour conduire, pas pour faire la police.
- POINTS POSITIFS : - Le chauffeur rend le bus moins impersonnel que le tram.
- POINTS NEGATIFS : - Bien qu'automatique, la fermeture des portes lui est reprochée si celle-ci s'opère trop rapidement.
- Les coups de frein brusques.
- Les départs sous le nez d'un retardataire.
- REMARQUES : - Les chauffeurs bénéficient globalement d'une bonne image (courtoisie et serviabilité) mais celle-ci est à la merci d'une anecdote vécue ou entendue : une personne ébranlée par un coup de frein, expulsée par la fermeture trop rapide des portes ou, le pire, qui voit le bus lui démarrer sous le nez, aura tendance à généraliser sa mésaventure et la gardera longtemps à l'esprit.

4.5. Les contrôleurs

*** Peu présents dans les propos recueillis. Il y a une certaine confusion entre les contrôleurs, d'autres agents de service et les policiers qui empruntent aussi les transports en commun.**

- TENDANCE MAJORITAIRE : - Suscitent très peu de commentaires.
- AUTRES TENDANCES : - Opinions contradictoires : certains trouvent qu'il y en a pas assez, d'autres beaucoup.
- On les voit rarement contrôler.

4.6. Aspects économiques

*** Satisfaisants à l'échelle de notre étude dont ce n'était pas le sujet central.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Peu de commentaires.

AUTRES TENDANCES : - Souhait d'un monnayeur à certains arrêts.

- Souhait d'un abonnement de travail.

POINTS POSITIFS : - Les multiples cartes et abonnements.

- La gratuité des personnes âgées.

POINTS NEGATIFS : - Jugé cher par rapport à des distances courtes.

REMARQUES : - Les transports en commun sont estimés moins coûteux que la voiture.

4.7. Sentiment d'insécurité

*** La ligne 1 est une ligne jugée tranquille. L'insécurité d'un transport en commun dépend des zones urbaines traversées. Les rumeurs négatives sont principalement tenues par les non-usagers.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - 75 % des exprimés estiment qu'il n'y a pas de problème sur la L1.

AUTRES TENDANCES : - Certains évitent les quartiers sensibles : "je vais à Grand'Place en tram, pas en passant par Mistral."

- Le bus n'est pas une zone de violence mais demande la même attention que n'importe quel espace public (contrôle et surveillance de ses affaires).

POINTS POSITIFS : - La L1 est plus sûre que les autres lignes.

- Sur la L1, le nombre de voyageurs est une protection.

POINTS NEGATIFS : - Ce sont surtout les non-usagers qui font état d'agressions entendues dans les médias ou de l'insécurité des transports en commun en général.

REMARQUES : - Le sentiment d'insécurité dépend directement de la fréquentation et de l'appréciation du tissu urbain traversé.

- Aucune personne n'a mentionné les derniers incidents survenus sur le réseau (jets de pierre, incendie d'un bus)

- Sur ce point aussi, une anecdote ou un incident personnellement vécu comme témoin ou victime a des répercussions très longues sur l'image ressentie et le comportement.

5. Le choix des transports en commun

5.1. Pourquoi choisir les transports en commun ?

*** L'offre des transports en commun propose une alternative effective à la voiture. Dans les conditions offertes pas la ligne 1 en semaine, les transports en commun sont en mesure de séduire des usagers pour des motifs civiques, pratiques ou d'agrément.**

REPARTITION :

- 47 % des exprimés les trouvent "agréables" et "pratiques".
- 20 % les préfèrent à cause des difficultés de circulation automobile et de stationnement (places rares et chères, PV).
- 17 % pour des raisons économiques.
- 16 % n'ont que ce moyen de déplacement.

AUTRES TENDANCES :

- La justification du choix des transports en commun développe souvent des arguments civiques tels que le souci de la pollution ou la volonté de ne pas ajouter une voiture particulière de plus aux encombrements du centre-ville.

POINTS POSITIFS :

- La ligne 1 a de bonnes correspondances.

REMARQUES :

- La tranquillité du déplacement est très souvent mise en avant par rapport aux soucis liés aux voitures (stationnement notamment).
- La rapidité est un facteur comparatif important. A certaines heures, le bus 1 est estimé aussi rapide que la voiture et beaucoup moins stressant.

5.2. L'opération de redynamisation : conscience de la rénovation

*** 49 % des personnes interrogées fréquentent la ligne depuis moins d'un an. Beaucoup d'usagers de la ligne 1 n'ont donc pas connu l'état d'avant-rénovation.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - 79 % ont conscience de changements dus à la redynamisation.

AUTRES TENDANCES : - 22 % n'ont pas fait attention à l'opération ou sont de nouveaux usagers.

REMARQUES : - Parmi les personnes interrogées, 49 % fréquentent la ligne 1 depuis moins d'un an dont 26,5 % depuis moins de 3 mois. Chaque année scolaire renouvelle une part importante des usagers de la ligne.

5.3. L'opération de redynamisation : la ligne 1

*** Bilan très positif cristallisé sur 4 critères : fréquence, vitesse, confort et accessibilité.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - L'appréciation positive de la rénovation se condense sur 4 éléments : très largement en tête la fréquence, puis la rapidité gagnée par les feux synchronisés et la voie réservée, les nouveaux bus (espace, confort, climatisation) et enfin l'accessibilité (externe et interne).

POINTS POSITIFS : - Les Noctibus

POINTS NEGATIFS : - La circulation des voitures est plus difficile.

5.4. L'opération de redynamisation : l'ex-ligne 8

*** Les bus 8 s'éloignent assez rapidement dans la mémoire.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - 14 % des exprimés sur la rénovation font référence aux anciens 8 pour noter les progrès accomplis.

AUTRES TENDANCES : - Une seule personne déclare désigner le bus actuel par son ancien numéro.

6. Aspects urbains

6.1. L'opération de redynamisation : la circulation

*** Le point sensible de l'opération. Les choix retenus ne sont pas assez compris de la population qui dit s'être retrouvée d'un seul coup face à de nouvelles modalités de circulation, jugées contraignantes ou plus dangereuses. La mise en œuvre d'une pédagogie d'usage et d'intégration paraît nécessaire pour ne pas laisser le terrain aux seules expressions du refus.**

TENDANCE MAJORITAIRE : - Le choix des transports en commun prioritaires entraîne une circulation automobile plus difficile qu'avant avec des bouchons et des points noirs dangereux.

- 16 % des personnes rencontrées place l'aggravation des difficultés de circulation comme le critère marquant de la rénovation.

AUTRES TENDANCES : - Un discours se construit autour de la lutte contre la pollution et de l'engorgement du centre-ville par les voitures, qui défend le choix délibéré d'une priorité accordée aux transports en commun.

POINTS NEGATIFS : - Certains carrefours sont très dangereux.
- Suppression de certaines contre-allées.
- Problèmes de circulation des cyclistes dans leur relation aux voitures et aux piétons.
- Difficultés de stationnement (essentiellement soulignées par les commerçants).

REMARQUES : - Ce sont surtout les non-usagers rencontrés qui font état des difficultés de circulation mais cette préoccupation est largement partagée par les usagers, même si certains ont conscience d'une amélioration de leur trajet en bus.

6.2. L'opération de redynamisation : l'aménagement du Cours

* Cf. Les points forts au 1^{er}

- TENDANCE MAJORITAIRE :**
- La perception du cours Jean Jaurès demeure majoritairement fonctionnelle : c'est un axe de circulation important de l'agglomération.
 - Les travaux de rénovation de la ligne 1 et toutes les améliorations consécutives, ne sont pas considérés comme une intervention prioritairement urbanistique mais comme un aménagement du réseau de transports.
 - Les opinions se cantonnent donc aux problèmes de circulation et aux liaisons entre le centre et la périphérie.
 - Personne ne développe les relations entre le bus et les différents quartiers traversés autrement que sur le mode strict des déplacements.
- AUTRES TENDANCES :**
- Du point de vue externe aux usagers, les travaux d'aménagement des abribus et de leurs abords correspondent à des actions ponctuelles et n'ont pas le statut d'un traitement global du cours.
 - La satisfaction liée à la rénovation de la ligne 1 doit entraîner à terme des pratiques de relations entre le centre et les autres quartiers qui augmenteront sans doute le rôle de vecteur urbain joué par le bus. Pour l'instant, personne n'établit de liaison entre la fluidité facilitée et l'épaisseur des quartiers.
 - Les modifications de tracés des différents véhicules (contre-allées et répartition des voies) sont perçues comme une source de difficultés supplémentaires et non comme un avantage, même à terme, ce qui nuit à une perception plus ouverte des changements effectués : les contraintes priment les nouveautés.
- REMARQUES :**
- Par rapport à notre enquête de 1997, il est notable que la ligne 1 a réussi sa modernisation et conforté l'image et les pratiques d'un bus vecteur d'irrigation du cours.
 - Peu de personnes perçoivent les répercussions proprement urbaines de la rénovation, les opinions restant circonscrites, la plupart du temps, à la circulation.
 - Le travail du temps est nécessaire pour que se dégagent des attitudes et des pratiques à partir de la nouvelle donne. Pour beaucoup d'usagers, l'axe est assimilé à du transport et se cantonne à ce rôle. C'est par l'appropriation progressive du réseau et par l'invention de modalités d'usage nouvelles que la dimension urbaine de la rénovation trouvera son plein écho, à la fois dans la vie des quartiers et dans leurs relations au centre-ville.

7. Description de l'échantillon et Pratiques

7.1. Les personnes interrogées (Résumé du 8. Résultats bruts)

211 personnes ont été interviewées à proximité des abribus de la ligne 1 du 13 au 22 novembre 1999.

REPARTITION PAR SEXE :

- Femmes :	56,5 %
- Hommes :	43,5 %

REPARTITION PAR AGE :

- Moins de 30 ans :	50 %
<i>dont moins de 20 ans :</i>	25 %
- de 31 à 60 ans :	36 %
- plus de 61 ans :	14 %

REPARTITION PAR ACTIVITES :

- En formation :	30 %
<i>dont étudiants :</i>	16,5 %
- Sans activité professionnelle :	30 %
<i>dont retraités :</i>	16 %
- Actifs :	37 %

REPARTITION PAR JOUR D'ENTRETIEN :

- Du lundi au vendredi :	76 %
- Les samedi et dimanche :	24 %

REPARTITION PAR HEURE D'ENTRETIEN :

- De 6 h à 9 h :	15 %
- De 10 h à 12 h :	20,5 %
- De 12 h à 14 h :	24 %
- De 15 h à 17 h :	19,5 %
- De 18 h à 20 h :	21 %

REPARTITION PAR LIEU D'ENTRETIEN :

- Sur Grenoble :	53,5 %
- Sur Echirolles :	31,5 %
- Sur Pont de Claix :	15 %

REPARTITION PAR LIEU D'HABITATION :

- Sur l'une des 3 communes de la L1 :	76,5 %
- Sur une commune limitrophe :	9 %
- Sur une commune de l'Y grenoblois :	6 %
- Sur une autre commune de l'Isère :	3 %
- Hors de la région :	0,5 %

RELATION AU RESEAU TAG :

- Usagers :	90 %
- Non-usagers :	8 %
- Conducteurs de bus :	2 %

PROPRIETAIRES D'UNE VOITURE : 50 %

7.2. Fréquences des trajets des usagers

PAR JOUR :	71 %
<i>Dont 2 par jour :</i>	54,5 %
<i>4 par jour :</i>	17 %.
PAR SEMAINE :	16 %
PAR MOIS :	1 %
OCCASIONNEL :	12 %

7.3. Usage du réseau le week-end

PERSONNES INTERROGÉES AU COURS DU WEEK-END :	24 %
PERSONNES NE SE DÉPLAÇANT QU'EN TC :	15,5 %
PERSONNES INTERROGÉES EN SEMAINE QUI DÉCLARENT PRENDRE LE BUS ÉGALEMENT LE WEEK-END :	10 %

7.4. Motif des déplacements

TRAVAIL :	52 %
<i>(y compris scolaires)</i>	
COURSES/FAMILLE/LOISIRS :	30,5 %
TOUS DÉPLACEMENTS :	15,5 %
PANNE DE VÉHICULE :	2 %

7.5. Multimodalité

TC + MARCHÉ :	3 %	<i>des usagers interrogés</i>
TC + 2 ROUES À MOTEUR	1 %	
TC + VÉLO	2 %	
TC + TRAIN	2 %	
TC + VFD	1 %	
TC + TAXI	1 %	
TC + VOITURE	6 %	

7.6. Ancienneté sur la ligne 1

MOINS DE 3 MOIS :	26,5 %	
DE 3 MOIS À 1 AN :	22,5 %	<i>soit 49,5 % depuis moins d'1 an.</i>
DE 1 AN À 3 ANS :	19 %	
DE 4 ANS À 10 ANS :	19 %	
PLUS DE 10 ANS :	13 %	

8. Tableaux de résultats bruts

Enquête effectuée en novembre 1999

8.1. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR ÂGES ET SEXES

ÂGES	H	F	TOTAL	%
de 13 à 16 inclus	6	7	13	6
de 17 à 20 inclus	23	17	40	19
de 21 à 25 inclus	12	17	29	14
de 26 à 30 inclus	14	10	24	11
de 31 à 40 inclus	14	17	31	14,5
de 41 à 50 inclus	8	15	23	11
de 51 à 60 inclus	6	16	22	10,5
de 61 à 70 inclus	5	13	18	8,5
de 71 à 80 et +	4	7	11	5,5
Total	92	119	211	
%	43,5	56,5		100

8.2. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR ACTIVITÉS

STATUTS	TOTAL	%
1 - En formation	63	30
COLLEGIEN	6	
LYCEEN	17	
ETUDIANT	35	(16,5 %)
APPRENTI	1	
STAGIAIRE	3	
SERVICE MILITAIRE	1	
2 - Sans activité professionnelle	64	30
CHOMEUR	18	
MERE AU FOYER	13	
RETRAITE	33	(16 %)
3 - Professions	78	37
ARCHITECTE	2	
ARTISAN	2	
ARTISTE	1	
CADRE	2	
COMMERCANT	12	
CUISINIER	3	
EMPLOYE	36	
ENSEIGNANT	4	
FEMME DE MENAGE	3	
INFIRMIERE	1	
OUVRIER	4	
NOURRICE	1	
SERVEUR	3	
CONDUCTEUR DE BUS	4	
Sans réponse	6	3
TOTAL	211	
%		100

8.3. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR JOUR D'ENTRETIEN

JOUR DE L'ENTRETIEN	TOTAL	%
1 - Jours de semaine	160	76
Lundi 15 novembre 99	68	
Lundi 22 novembre 99	2	
Mardi 16 novembre 99	34	
Mercredi 17 novembre 99	19	
Jeudi 18 novembre 99	8	
Vendredi 19 novembre 99	29	
2 - Samedi	30	14
Samedi 13 novembre 99	18	
Samedi 20 novembre 99	12	
3 - Dimanche	21	10
Dimanche 14 novembre 99	10	
Dimanche 21 novembre 99	11	
TOTAL	211	
%		100

8.4. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR TRANCHES HORAIRES

HEURES D'ENTRETIEN	TOTAL	%
1 - Matin	32	15
6 H	1	
7 H	5	
8 H	17	
9 H	9	
2- Matinée	43	20,5
10 H	18	
11 H	25	
3 - Midi	51	24
12 H	25	
13 H	14	
14 H	12	
4 - Après-midi	41	19,5
15 H	8	
16 H	20	
17 H	13	
5 - Soir	44	21
18 H	24	
19 H	15	
20 H	5	
TOTAL	211	
%		100

8.5. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR LIEU D'ENTRETIEN

LIEU DE L'ENTRETIEN	ARRET-BUS DANS LE QUARTIER TOTAL		%
	(Hors abribus et réseau)		
1 - GRENOBLE			113 53,5
TROIS-DAUPHINS	4		
DOCTEUR MAZET	11	1	
ALSACE-LORRAINE	25		
JAURES-BERRIAT	2	1	
CHORIER-CONDORCET	6		
L'AIGLE	11		
LIBERATION-BOULEVARDS	10	1	
PEGUY	16	1	
ANATOLE FRANCE-ALLIES	3		
VAUCANSON	5		
LOUISE MICHEL	3		
STADE LESDIGUIERES	1	4	
ALBERT REYNIER	4	4	
2 - ECHIROLLES			66 31,5
QUINZAINE (+ avant et après)	54	1	
VAILLANT COUTURIER	6		
BAYARD	4		
MOULINS DE VILLANCOURT	1		
3 - PONT DE CLAIX			32 15
LE CANTON	5		
PONT DE CLAIX LE BOURG	5		
PONT DE CLAIX MAIRIE	4	1	
PONT ROUGE	17		
TOTAL	197	14	211
%	93,5	6,5	100

8.6. ÉCHANTILLON : RÉPARTITION PAR LIEU D'HABITATION

COMMUNES DE RÉSIDENCE	TOTAL	%
1 - Sur la ligne 1	142	67,5
GRENOBLE	72	34
ECHIROLLES	37	17,5
PONT DE CLAIX	33	15,5
2 - Communes voisines	19	9
LA TRONCHE	1	
FONTAINE	1	
SAINT MARTIN D'HERES	5	
EYBENS	1	
CLAIX	7	
SEYSSINS	2	
SEYSSINET	2	
3 - Communes de l'Y grenoblois	13	6
CROLLES	2	
SAINT ISMIER	1	
MONTBONNOT	1	
MEYLAN	1	
SAINT MARTIN LE VINOUX	2	
SASSENAGE	1	
JARRIE	1	
RISSET	1	
VARCES	2	
SAINT PAUL DE VARCES	1	
4 - Isère	7	3
VOIRON	2	
LA MURE	2	
Campagne	3	
5 - Hors de la région	1	0,5
Val d'Oise	1	
Sans réponse	29	14
TOTAL	211	100

8.7. RELATIONS AU RÉSEAU

	TOTAL	%
USAGERS	190	90
NON-USAGERS	17	8
CONDUCTEURS DE BUS	4	2
TOTAL	211	
%		100

8.8. FRÉQUENCES DES TRAJETS DES USAGERS

	TOTAL	%
1 - PAR JOUR (TRAJET SIMPLE)	131	71
2	100	54,5
4	31	17
2 - PAR SEMAINE (ALLER-RETOUR)	29	16
1	7	
2	10	
3	7	
4	5	
3 - PAR MOIS (ALLER-RETOUR)	2	1
1	1	
2	1	
4 - OCCASIONNEL	22	12
TOTAL	184	
%		100

8.9. USAGE DU RÉSEAU LE WEEK-END

- 24 % des personnes interrogées l'ont été un samedi ou un dimanche.
- 15,5 % des personnes interrogées effectuent tous leurs déplacements en TC
- 10 % des personnes interrogées un jour de semaine déclarent prendre le bus également le week-end.

8.10. MOTIFS DES DÉPLACEMENTS

	TOTAL	%
1 - TRAVAIL	98	<i>52</i>
2 - COURSES/FAMILLE/LOISIRS	58	<i>30,5</i>
3 - TOUS	29	<i>15,5</i>
4 - PANNE DE VEHICULE	4	<i>2</i>
TOTAL	189	
%		<i>100</i>

8.11. COMPLÉMENTAIRE D'UN AUTRE MOYEN DE TRANSPORT

	TOTAL
1 - MARCHE	6
2 - 2 ROUES A MOTEUR	2
3 - VELO	4
4 - TAXI	1
5 - TRAIN	4
6 - VFD	1
7 - VOITURE	12
TOTAL	30

SOIT 16 % DES PERSONNES INTERROGEES

8.12. PROPRIÉTAIRE D'UNE VOITURE

PROPRIÉTAIRES D'UNE VOITURE : **50 %**
SANS VOITURE : **50 %**

(40 % des personnes interrogées ont répondu à cette question.)

8.13. ANCIENNETÉ SUR LA LIGNE 1 (Sur 53 réponses)

	TOTAL	%
1 - MOINS DE 3 MOIS	14	26,5
2 - DE 3 MOIS À 1 AN	12	22,5
3 - DE 1 AN À 3 ANS	10	19
4 - DE 4 ANS À 10 ANS	10	19
5 - PLUS DE 10 ANS	7	13

Chapitre 5. Analyse typologique : le bus en paroles

1. Le multi-bus

Au fil des 211 entretiens réalisés, s'expriment une multitude d'attitudes pratiques mais aussi de points de vue, d'images, d'anecdotes, de récits, de rumeurs, de jugements.

L'analyse thématique a tenté de cerner les réponses aux questions préalables de l'enquête en opérant une certaine quantification des résultats.

Ce second temps du décryptage vise à présenter un aspect davantage qualitatif des opinions recueillies, en restituant autant que possible les paroles elles-mêmes des usagers. L'objectif n'est alors plus d'établir des pourcentages ou des comparaisons chiffrées, mais de rendre sensible l'émergence de différentes paroles dont la pluralité témoigne directement des lignes de force, de cohésion ou de contradiction, en actes sur la ligne 1.

Nous avons réparti ces extraits en six rubriques :

- 1 - Du transport fonctionnel à la liberté urbaine
- 2 - Points d'accroc
- 3 - Le bus comme espace relationnel
- 4 - Le bus comme positionnement social
- 5 - Le réseau dans la ville
- 6 - Circulation : une coexistence difficile.

Chaque rubrique regroupe plusieurs "pôles" qui sont les centres d'intérêt abordés par les personnes interrogées. Ces pôles se présentent comme des photographies de l'état des lieux au moment de l'enquête. Ils ne prétendent pas à se constituer en opinion publique générale mais illustrent les diverses manières dont un domaine ou un problème est représenté dans la parole ambiante. Les pôles peuvent donc évoquer des attitudes contradictoires. C'est au croisement de leurs appréhensions de la ligne 1 que se révèlent les multiples formes du vécu. Nous avons établi 32 pôles répartis sur les 6 rubriques.

A partir des pôles, nous avons tenté la constitution de "figures" du bus, c'est à dire la construction de types qui caractérisent des attitudes-modèles soit de comportement, soit de jugement. Une personne rencontrée ne suffit pas à établir une figure ; et, dans l'autre sens, une figure ne renvoie pas à telle ou telle personne interviewée. L'objectif est alors de dépasser le cadre strict des paroles recueillies pour proposer une classification, née à partir

d'elles, mais qui les dépasse en finalisant l'image. Tout se passe comme si les pôles donnaient accès à certaines pièces du puzzle et que la figure montre l'image complète sans la fragmentation en morceaux. Il y a donc une part d'exagération méthodologique dans la figure qui la rend extrêmement parlante mais qui interdit de la confondre avec un comportement quantifiable.

A travers la typologie proposée par les 20 figures mises à jour, se dessine clairement le multi-bus approché par le biais de cette enquête.

Chaque extrait d'interview est référencié ainsi :

Numéro d'ordre dans la liste des personnes interrogées, Femme ou Homme, Age, Activité.

Les numéros d'ordre ont été donné dans le sens Nord-Sud.

Les entretiens ont eu lieu du samedi 13 novembre au lundi 22 novembre 1999.

La ligne a été divisée en cinq séquences, chacune placée sous la responsabilité d'un enquêteur :

- Entretien 01 à 46 : des Trois-Dauphins à l'arrêt Jaurès-Berriat compris
- Entretien 47 à 80 : de l'arrêt Condorcet à l'arrêt Péguy compris
- Entretien 81 à 112 : de l'arrêt Anatole France-Alliés à l'arrêt Le Rondeau compris
- Entretien 113 à 178 : de l'arrêt René Thomas à l'arrêt Villancourt compris
- Entretien 179 à 211 : de l'arrêt Le Canton au terminus de Pont Rouge.

2. Du transport fonctionnel à la liberté urbaine

2.1. Un transport pratique

001 H 21 Etudiant-salarié

"C'est pratique, ça ne me dérange pas de prendre le bus.

Je me sens à l'aise. (...).

c'est bien desservi. (...)

Dans l'ensemble, ça va les transports."

004 F 19 Etudiante

"C'est pratique. Ça nous fait gagner du temps. C'est très agréable. Ça nous évite d'aller à pied."

054 F 54 Sans emploi

"Même si j' avais une voiture, j'irai pas en ville avec. Avec les problèmes pour se garer et tout. Là au moins on est tranquille.

De toute façon, moi je serai toujours dans un endroit où il y aura des bus pas loin."

055 F 67 Retraitée

"Moi qui ne sais pas conduire, je trouve que c'est très agréable d'avoir un bus.

Je peux me déplacer quand je veux et où je veux. Et voilà. Et je trouve qu'ils ont fait des lignes maintenant qui correspondent bien. C'est très agréable."

141 F 23 Employée

"Je trouve que c'est pratique sans la voiture. Moi j'aime bien aller travailler, être tranquille quoi, pas prendre la voiture, j'aime bien me faire guider."

207 F 52 Sans emploi

"Je l'utilise régulièrement et je trouve que c'est très pratique. Pour la pollution et pour le côté pratique, parce que j'habite à côté, donc je prends mon bus, il me dépose où je veux, et quand je reviens, il me dépose où je veux aussi."

040 F 80 Retraitée

"Je l'utilise souvent, et je suis contente que vu mon âge, on nous fait une petite facilité aux heures creuses, à certaines heures oui. Nous avons une carte vermeil je crois qu'on l'appelle,

jusqu'à cinq heures. C'est pour ça que je me suis dépêchée pour avoir encore droit au trolley gratuit. (...)"

118 F 40 Fleuriste

"Le bus, les gens le prennent plus souvent, c'est plus commode pour aller en ville, on met moins longtemps mais ça empêche les petits commerçants de travailler, les gens évitent de prendre le cours. Moi le bus je l'aime pas."

2.2. Bus dépannage (variante)

150 H 43 Employé

"Aujourd'hui, je suis en panne de voiture (*rires*). Je ne suis pas un client fidèle. Nous n'avons qu'une voiture et un couple avec une voiture doit donc la partager. Pour moi, tout va bien, la ligne est calme, c'est bien, c'est pratique."

2.3. Un accès facile

015 F 25 Etudiante-mère de famille

"C'est vrai que depuis quelque temps au niveau des poussettes on monte plus facilement dans le bus, comme ça à hauteur de porte . Ouais, en fait ils ont surélevé le trottoir..., En fait il n'y a quasiment pas de dénivelé pour rentrer avec les poussettes. Avant il fallait monter les marches avec la poussette et le bébé, c'était pas vraiment très évident ! Je sais qu'ils l'ont fait plutôt pour les fauteuils roulants mais a priori c'est bénéfique pour tout le monde."

018 F 23 Mère de famille

"Les bus sont beaucoup plus accessibles. Moi, je vois, j'ai une poussette, donc j'arrive plus facilement à rentrer dans le bus. En plus, c'est des nouveaux bus, on est bien à l'aise à l'intérieur. C'est plus confortable. Et bon, il y a l'air conditionné je crois maintenant l'été, le chauffage l'hiver. Non, non, ils sont vraiment bien les nouveaux bus."

066 F 25 Mère de famille

"C'est pratique de prendre le bus 1 avec le bébé et la poussette. Les autres je les prends pas parce que c'est pas accessible et avec les poussettes les gens n'aident pas donc j'évite de les

prendre. Avec le 1, on monte. On a pas besoin de porter la poussette. Ça évite de porter et on y accède très facilement. C'est à la hauteur du trottoir. Donc on a même pas besoin que le petit plancher sorte."

128 F 25 Mère de famille

"Ils ont aménagé spécialement le 1 pour les poussettes et les handicapés c'est bien. Sur la ligne 33 ils mettent des bus comme ça seulement le dimanche. C'est pratique, mais le reste de la semaine... Quand je suis toute seule je peux pas prendre le bus avec la poussette."

166 F 42 Mère de famille

"C'est pratique quand je prend la poussette, quand j'ai le petit avec la poussette. Je trouve que c'est une bonne idée d'avoir fait ces grandes portes. Pour monter, pour descendre, c'est plus pratique. Alors qu'avant il y avait la barre au milieu, on était toujours embêtés avec les poussettes. Maintenant c'est super."

168 F 65 Retraitée

"Maintenant c'est bien quand on a un caddie, que l'on puisse descendre aisément. Parce qu'avant il fallait enjamber et plier le caddie pour descendre."

178 F 60 Retraitée

"Je le prends pour descendre faire des courses ou pour promener en ville mes petits enfants. C'est magnifique hein, de pouvoir monter sans demander l'aide de quelqu'un, ce qui est toujours gênant, on l'ennuie plus qu'autre chose. Alors là, en supprimant la barre du milieu, c'est super pour les handicapés, les poussettes... Il faudrait songer à le faire aux autres bus, mais c'est vrai que c'est beaucoup de frais."

2.4. Les abribus

086 H 15 Collégien

"Avant les trottoirs étaient dégradés et tout ça, et maintenant ça fait mieux quoi. Là ça fait plus propre ! les arrêt de bus aussi."

136 H 23 Sans emploi

"A l'époque, l'arrêt, c'était un morceau de trottoir, arrête-toi et descend. Là c'est quand même déjà bien plus joli. Là ils ont réaménagé le cours, ils en ont profité pour réaménager les arrêts. C'est une bonne chose, ç'aurait dû être fait depuis longtemps. C'est bien plus agréable."

058 F 30 Commerçante (à l'arrêt de L'Aigle)

"Mais la plate forme a du être mal faite. A chaque fois, le bruit. C'est affreux le bruit que ça fait. Dès que le bus arrive, il se prend le petit accotement. Mais on dirait comme un pneu qui crève. Bon ça gêne pas en particulier mais y'a des gens qui sursautent et je les comprends !"

017 M 20 Etudiant

"Ah ouais aussi une dernière petite chose, je sais pas, sur les arrêts de tramway il y a des billets que l'on paye avec de la monnaie, et il y a pas de "monnayeur". Alors des fois on est un peu coincé. Surtout quand on veut acheter des carnets à 70 francs, on a pas 70 francs de monnaie. Je veux bien qu'on ait 10 francs mais 70... Enfin ça serait pas mal s'il y avait des monnayeurs."

2.5. L'avis d'un aveugle

187 H 45 Non-voyant

"J'écoute un peu la radio. Oui, il y a la radio dans les cars... Mais on est surtout très attentif pour les arrêts quoi. On est obligé de les compter. Pour savoir où on en est. Il y a les marques qu'ils ont faites au sol, la bande podo-tactile. Ça c'est pas mal pour trouver la porte du car. Mais ce qui est dommage c'est qu'ils n'annoncent pas les arrêts comme dans le tram. Pour nous ça serait idéal. Tout le long du voyage, on est angoissé. On ne sait jamais si on va pouvoir s'arrêter au bon arrêt. Si on le manque, on descend à l'arrêt après. Ou bien le chauffeur dit bon si vous voulez je vous ramène au retour.

On prend le bus parce qu'on en a besoin, c'est... On ne fait pas un voyage par plaisir... Mais bon, c'est agréable parce qu'il y a de la musique, les chauffeurs sont sympas avec nous en plus... Ça se passe bien, hein.

Y a qu'un problème, c'est au terminus de Pont Rouge, là. Moi quand j'arrive au terminus pour reprendre la navette pour Varcès... J'arrive jamais à trouver l'arrêt du bus. Il faudrait avoir un plan du terminus. Parce que moi j'aurais voulu avoir un plan du terminus, pour pouvoir le faire faire en braille, le faire faire en relief. Même s'ils pouvaient mettre une bande de guidage quand on arrive avec le 1 là... jusqu'à l'arrêt de celui de Varcès, ça serait bien."

2.6. Le confort du trajet

136 H 23 Sans emploi

"Il y a quand même une grosse amélioration comparé à quand c'était le 8. A l'époque, les anciens 8."

174 H 21 Etudiant

"Il y a déjà eu une amélioration au niveau des indications des passages de bus. Les horaires étaient illisibles, c'est devenu clair et net. Et, déjà les bus sont plus confortables, plus agréables, ça va mieux, c'est déjà beaucoup mieux. Les arrêts aussi sont plus spacieux, on peut plus se protéger."

079 H 24 Architecte

"Je trouve déjà qu'il y a une meilleure signalétique. Bon les couleurs, c'est du jaune, c'est du bleu, c'est plus joyeux que le gris et l'orange qu'il y avait avant. Les couleurs sont beaucoup plus gaies que ce qu'il y avait avant donc ça met plus en confiance. C'est vrai que quand on prend le bus après 8 heures, on est pas forcément joyeux. Là ça va. J'ai l'impression que ça a aussi permis aux gens d'être un peu plus relax dans les bus quoi. Ca fait des années que je prends le bus et j'ai l'impression que les gens dans le bus sont plus à l'aise, sont plus souriants. C'est souvent des trajets courts donc on est pas comme à Paris où les gens sortent un bouquin. Je regarde les gens, je regarde le paysage, tiens ça a changé ici. Je sais pas. Je souris, je chante dans ma tête et puis voilà !"

091 H 19 Etudiant

"Le bus n°1, c'est peut-être le meilleur de Grenoble, non ?

Même s'il faut que je reste debout, avec les béquilles je tiens en appui. Pas de problème."

045 F 78 Retraitée

"Je reste debout. Parce que j'aime pas les chaises qui se lèvent comme ça. J'aime mieux rester debout. Je reste debout où il y a le truc des handicapés ; là je peux me tenir. Je m'assois quand il y a un siège dans mon sens... j'aime pas l'autre sens. Dans le tram, c'est pareil."

195 F 40 Sans emploi

"On s'est rendu compte que lorsque ma mère est seule, elle risque de tomber. Donc c'est bien pour les fauteuils, mais les personnes âgées, il faut qu'elles soient vraiment stables et autonomes, pour se rattraper, pour marcher même un peu en déséquilibre."

Elle a été un peu déçue à ce niveau-là, parce qu' on pensait qu' à la suite de la rénovation cela lui permettrait d'être autonome, pour ses courses par exemple. Mais depuis ici (*Le Canton*), ce n'est pas possible.

205 F 47 Employée

"Au niveau du chauffage, bon le matin on a froid à sept heures et quart. Les bus sont gelés, c'est normal, ils sortent du dépôt. Donc ce n'est pas agréable quand vous faites un voyage d'une demi-heure, de trois-quarts d'heure. Autrement si, il y a un confort certain... Heu, au niveau des sièges, je les trouve jolis, ils sont agréables."

206 F 49 Employée

"Je le trouve assez confortable quand on peut lire."

152 H 80 Retraité

"Ils ont fait les transformations dans les bus. Un bus c'est un endroit où théoriquement y'a plein de gens qui montent. En été, il fait très chaud, l'hiver il fait pas très très chaud. On connaît pas l'air conditionné chez les fabricants de bus sans doute, ou dans les mairies, ou à la Semitag ? Ils connaissent pas l'air conditionné, je crois, en France non plus d'ailleurs. Vous avez une voiture sur combien qui à l'air conditionné ? Maintenant ça vient. Ça vient avec 15 ans de retard par rapport à tous les pays. L'air conditionné, c'est la facilité de bien conduire, la tranquillité pour conduire. On conduit les vitres fermées, on consomme moins, y'a pas de guêpe, pas de machin. etc. etc. Alors les bus c'est pareil. Vous montez dans un bus où y'a plein de mecs qui puent, qui sont dégueulasses et se sont jamais lavés. Ça pue comme la mort, là-dedans. En mettant l'air conditionné, ça assainirait un peu. Et bien non, y'a pas."

2.7. La ville en liberté

071 H 22 Etudiant

"N'ayant pas de voiture, sans lui je serai vraiment bloqué.

En fait lorsqu'on a recherché notre logement, il fallait qu'on soit près du bus, ça a vraiment été un facteur de décision."

074 F 68 Retraitee

"Le bus me permet de sortir finalement. Sans lui je serais coincée à La Mûre, surtout quand on arrive dans l'hiver."

076 H 55 Ouvrier

"Il est jamais plein quand je le prends. je le prends dans les heures creuses.

J'ai pas de voitures alors je suis obligé de prendre le bus pour me balader !"

095 F 52 Sans emploi

"Moi qui ai un handicap, je suis très contente parce que je le prend sans aucune crainte. J'ai une jambe handicapée.

J'ai une amie qui est toute la journée dedans, parce qu'en plus elle ne paye pas, parce qu'elle a plus de 65 ans, alors elle est en permanence dans le bus et elle est emballée par le bus.

Parce qu'elle peut se déplacer partout, elle navigue de partout, elle trouve ça très très pratique. Elle enchaîne avec le tram, etc. elle est tout le temps dehors.

Pour moi, le bus est indispensable. Si le bus disparaît, je déménage."

113 F 70 Retraitée

"On peut aller dans tout Grenoble sans perdre trop de temps et peut-être plus rapidement qu'en voiture ! Même les personnes âgées qui avaient un peu des difficultés, qui appréhendaient de prendre le bus, maintenant elles sortent parce qu'elles savent qu'elles peuvent monter dans le bus sans trop de problèmes. Non c'est formidable. Même si je devais payer je le prendrais quand même, je prendrais un abonnement. Ah oui, je prends beaucoup beaucoup le bus... et toutes les lignes."

130 F 40 Employée

"Depuis qu'il y a eu les améliorations c'est génial. C'est plus pratique, c'est plus spacieux, ça raccourcit les distances et le temps. Sur le 11 y'avait déjà eu des améliorations, mais sur le 1 y'a rien à dire. Je fais tout en bus.

Ma voiture est morte de son bel âge, elle commençait à se faire vieille et vu l'aménagement des cars, j'ai dit c'est pas la peine, c'est pas la peine. Si on a besoin de sortir l'été on loue une voiture. Pour aller au centre ville on est gagnant, plus besoin de courir ; ça nous laisse au centre ville, on va à Leclerc, on va où on va d'habitude, on peut y aller facilement. On peut y aller beaucoup plus facilement qu'il fut un temps."

189 F 50 Employée

"Je vais toujours travailler en voiture. Je suis obligée. J'ai plusieurs employeurs. Je vais un coup d'un côté, deux heures de l'autre... Avec le bus c'est pas possible, je perdrais tous mon temps en bus. C'est très bien, hein, pour celui qui peut se le permettre quoi. C'est pas tout le monde. Moi je n'aurais qu'un employeur en ville, je le prendrais. Pas de problème.

Les bus se perfectionnent, c'est bien, ils vont vers l'avenir, c'est bien."

148 H 59 Retraité

"Je n'ai pas les inconvénients parce que comme je suis libre, j'y vais toujours dans les périodes creuses, donc j'ai pas les problèmes que peuvent rencontrer les usagers qui se déplacent aux heures de pointe."

152 H 80 Retraité

"Je ne vais pas dans Grenoble en voiture. Parce que, vous savez, je suis un ex-parisien alors je sais ce que c'est la voiture dans Paris. Ici à Grenoble, on vous la raye, on vous la bugne, on vous fout des contredanses. Pourquoi est-ce que j'irai m'emmerder ? Donc je prends le bus, comme c'est gratuit, étant donné mon âge canonique, je file tranquillement là-bas, paisible."

155 H 20 Lycéen

"Un truc que j'ai aimé, c'est quand ils ont fait les Noctibus, mais y'en a pas tous les soirs."

120 F 20 Etudiante

"Les Noctibus je pense que c'est une bonne chose qu'ils aient fait les bus du jeudi et du samedi soirs. Ça nous procure un avantage dans nos déplacements même le soir."

2.8. La pollution

028 H 51 Enseignant

"Ce qui serait bien c'est qu'ils remettent la ligne électrique. Parce que c'est moins polluant. Parce que les transports en commun au Diesel, on a beau dire, c'est pas très souple le diesel, ça pollue à qui mieux mieux. Tout ce qui est hydrocarbure."

179 F 45 Employée

"Moi je trouve que le bus est plus pratique, moins polluant que la voiture, non, non, moi... j'ai toujours été une adepte de la TAG (*rires*) !"

052 H 76 Retraité

"C'est ce que l'on devrait avoir dans toutes les villes. Faire des parkings pour les voitures et alors beaucoup de transport en commun. C'est comme ça que l'on arrivera à régler le problème de la pollution."

2.9. Horaires et vitesse

124 F 75 Retraitée

"Le reste, on est très content, les horaires sont parfaits, on a vraiment pas se plaindre."

145 F 27 Employée

"Maintenant je stresse moins pour prendre le bus. Voyez là j'en ai raté un, mais je sais que dans 5 minutes y'en a un autre, dans quatre minutes environ, donc c'est pas gênant. Globalement je suis satisfaite."

077 H 22 Etudiant

"La ligne 1, je trouve que c'est la mieux. Le bus est neuf. Et puis comme il y a des couloirs de bus tout le long, je trouve qu'elle est plus rapide que les autres."

FIGURE 1 : LE BUS PRATIQUE

Le caractère pratique et fonctionnel du bus fonde cette figure dominante. Elle est partagée par la plupart des usagers, même si son expression reste concise.

Le bus est un mode de transport parfaitement intermédiaire entre la marche à pied et la voiture. Il évite au piéton les intempéries, un temps de trajet excessif ou une trop grande fatigue ; il libère l'automobiliste des soucis de la circulation et du stationnement. Dans cette figure, l'offre proposée par la ligne 1 remplit pleinement les attentes quotidiennes en termes de ponctualité, de fréquence et de vitesse. L'image pratique du bus le rend familier au point de le faire s'estomper dans la banalité de l'environnement quotidien : il participe totalement au déroulement répétitif journalier et ne suscite que peu de commentaires, hors incidents ou anecdotes.

Lorsqu'on leur donne la parole, les usagers évoquent d'emblée cette figure positive et intégrée du bus.

FIGURE 2 : LE BUS CONFORT

L'association du bus et du confort apparaît principalement pour signifier les améliorations de la ligne liées à la redynamisation. C'est essentiellement le véhicule qui reçoit les appréciations illustrant cette figure. Autant l'aspect pratique s'inscrit dans la banalité,

autant les éléments de confort sont soulignés comme une valorisation ajoutée au service minimal que l'on attend du transport public. L'accès facile, le confort des sièges, parfois l'ambiance musicale, le chauffage et, plus encore, la climatisation, sont perçus comme des attentions améliorant considérablement la fonctionnalité du déplacement. Souvent, dans ses expressions, cette figure témoigne d'une véritable surprise de certains usagers, notamment les plus âgés, par rapport au niveau des prestations offertes.

Cette figure éminemment positive demeure toutefois fortement attachée aux conditions physiques du transport, et donc à l'aménagement du bus lui-même. Elle ne s'étend que rarement à la globalité du trajet ou aux conditions extérieures.

FIGURE 3 : LE BUS LIBERTÉ

Pour toute une partie des usagers, le bus est un moyen de transport imposé par leurs conditions de vie. De multiples raisons conduisent à l'utiliser de manière quasi obligatoire. Face à cet état de fait, deux figures polarisent les attitudes : le "bus obligatoire", présenté au chapitre 4 sur le positionnement social, et le "bus liberté". Des conditions sociales et matérielles très proches peuvent en effet s'apprécier soit sous l'angle de la contrainte, soit sous l'angle des possibilités offertes.

La figure du bus liberté naît principalement d'une comparaison entre la situation présente de la personne interrogée et la même situation imaginée sans bus. Le réseau apparaît comme la clé d'accès à la ville. Sans lui, de nombreux degrés d'autonomie se perdraient et la conscience des facilités qu'il propose fonde cette figure de reconnaissance, même dans une certaine dépendance. Ici encore, les deux âges extrêmes se rejoignent dans l'expression de cette liberté : toute nouvelle pour les jeunes collégiens qui deviennent autonomes, fortement qualitative pour les personnes âgées qui conservent ainsi l'accès à la ville. A noter pour certaines personnes que le choix de leur logement est directement dépendant de l'accès au réseau.

Toutes les ouvertures allant dans le sens d'un enrichissement de l'offre peuvent s'inscrire dans cette figure. Ainsi le Noctibus sur lequel se condensent les appréciations des jeunes participant à cette figure.

3. Points d'accroc

3.1. Le conducteur en question

015 F 25 Etudiante-mère de famille

"Il y a des chauffeurs qui sont un peu plus brusques que d'autres. Il y en a qui pourraient être un peu plus courtois aussi des fois. Du style : ne pas fermer les portes sur les poussettes ou ce genre de choses, c'est quand même agréable. Il faut le signaler quand même qu'il y a des chauffeurs qui vont vite et puis qui freinent brusquement. Ce genre de choses. Il faut tomber sur le bon chauffeur."

010 F 52 Employée de banque

"En plus les chauffeurs sont limités. Parce que quand vous avez trois bus par heure, c'est l'heure de démarrer je comprends, je travaille je sais ce que c'est que de travailler. Mais qu'on dise à un étudiant qui veut descendre du bus alors qu'on est arrêté au feu : " le feu c'est pas un arrêt de bus ". Quand il y en a trois par heure... Pourtant, je pense que la ligne 9 ils ont pas trop à se plaindre. C'est pas une ligne qui est difficile. Je parle du 9. Non, le 1 faut pas exagérer, c'est bien le 1, ça s'est nettement amélioré le 1."

086 H 15 Collégien

"Les chauffeurs freinent trop vite. Moi je m'en fous mais c'est pour les mamies."

191 F 50 Sans emploi

"Disons qu'il y a une chose qui n'est pas tellement bien c'est que les chauffeurs devraient quelques fois attendre au lieu de nous coincer avec les portes. Une fois j'ai été jetée par terre dans la descente d'escalier avec les lunettes par terre et moi avec et avec les fruits qui roulaient, c'est pas agréable, et ça arrive souvent, c'est assez fréquent... Et quand on leur fait signe, on va vite pour le prendre et hop allez hop, ils ferment vite les portes, ils attendent pas une seconde ! On peut quand même attendre une seconde. Enfin..."

108 F 26 Serveuse

"On peut être en train d'appuyer sur le bouton pour ouvrir la porte du bus, le chauffeur voit dans le rétroviseur, et il démarre quand même et vous laisse sur le trottoir. Ça tous les jours ça se passe. Il y a des gens qui sont handicapés, surtout là à cet arrêt (*Anatole France*) là, il y a un monsieur avec deux béquilles, il a deux jambes complètement tordues, le chauffeur du bus le voit courir avec ses béquilles, il arrive il touche le bus, le bus démarre. Ça c'est

inadmissible. Parce qu'ils ne sont pas là pour se dépêcher et de toute façon les horaires ne sont jamais respectés donc ça ne sert à rien d'afficher les horaires d'une part et, d'autre part, quand il y a quelqu'un qui appuie pour que la porte s'ouvre, surtout les personnes âgées, il voit très bien parce que quand on démarre on regarde dans les rétroviseurs, il voit très bien qu'il y a des gens. Les gens dans le bus disent " attendez ! ", il démarre quand même. Et si les chauffeurs de bus se font agresser c'est à cause de ça. Parce que quand vous êtes dans le bus et que vous voyez ça, - moi je suis une fille je ne vais pas aller me permettre de dire quelque chose au chauffeur – mais je comprend tout à fait qu'il y ait des jeunes qui n'attendent que ça pour se battre avec d'autres personnes, et hop c'est une occasion. Eh bien c'est normal que les chauffeurs de bus se fassent insulter et agresser."

3.2. Défense du conducteur

032 F 50 Conductrice de bus

"Il y a un très gros manque d'information de la clientèle. Donc les gens il faut toujours les assister, c'est de la clientèle qui ne va pas du tout s'informer non plus pour les horaires, pour les départs . Alors ils ont l'impression qu'on leur démarre devant le nez alors que nous sommes obligés de partir. Si les gens prenaient un petit peu leurs horaires, ça n'arriverait pas. Alors ils ont une mauvaise impression. C'est une mauvaise compréhension en fait. Ça donne une mauvaise image de nous. On leur est pas sympathique parce qu'on leur a démarré devant le nez. Voilà. Et puis bon, nous, quand c'est l'heure, c'est l'heure, on ferme les portes sur l'arrière. Bon ben, on voit les gens qui courent, et pour nous c'est catégorique hein. Le départ c'est l'heure. C'est l'heure, parce qu'il y en a un qui est derrière, qui est déjà en attente. Et donc euh, ben voilà. C'est toujours la rouspétance des gens qui ne sont pas disciplinés.

Et pour nous, à la longue, on a l'impression de toujours faire mal notre boulot, alors qu'on le fait pratiquement du mieux qu'on peut. Je vais pas dire à la perfection. De toute façon, on a une règle. On est obligé, on peut pas faire autrement que de partir aux heures quoi. Mais si pendant le parcours on est gêné par n'importe quoi hein, par un camion qui se gare mal , on peut plus passer, on accuse du retard. Ben la clientèle ne supporte pas : " Oui vous êtes en retard. Comment ça se fait ? ". C'est d'emblée boum, tout de suite. Alors nous, on est toujours accusé, accusé, accusé. Et il faudrait toujours se justifier.

Voyez hier je suis tombé en panne, c'est un exemple bête. J'arrive à un arrêt du cours de la Libération, l'Aigle là. Bon, hop j'ai le stop qui s'allume. Donc là pas de problèmes, on doit catégoriquement s'arrêter. Donc attendre l'ordre du P.C., à savoir ce que c'est comme anomalie, si je pouvais continuer ou pas. Bon, alors j'ai pris le haut-parleur, j'ai dit : " Je suis désolée, mais je suis en panne, vous allez devoir prendre le bus qui vient derrière moi. Il

va pas tarder. ". Bref, je les informe. Et bien, j'avais l'impression que j'avais rien dit. Pratiquement la moitié du bus est venue vers moi : " Mais madame, qu'est-ce que vous avez ? Qu'est-ce qu'il y a ? mais pourquoi vous ne partez pas ? ". J'ai dit, c'est trop, c'est trop (*rires*). Voilà quoi."

034 H 30 Conducteur de bus

"En tant que chauffeur, c'est une bonne ligne. La clientèle est variée. Le trajet est un peu monotone mais bon on s'y fait.

On a du bon matériel. C'est le meilleur matériel qu'il y ait en ce moment

Les temps de pause au terminus, ils sont pas assez longs. C'est pas des temps fixes. Si on arrive avec quatre minutes de retard et qu'on a cinq minutes de pause, ben on a une minute de repos et puis on repart. Autrement à part ça, ça va. On a pas à se plaindre."

152 H 80 Retraité

"Dans l'ensemble les chauffeurs sont gentils. Gentils et agréables. Un vieux monsieur comme moi, par exemple, quand ils me voient à 15 mètres en train de pédaler, là ils freinent un peu, ils m'attendent. Ça m'arrive quelquefois quand même."

3.3. Les arrêts déplacés

035 H 70 Retraité

"Ce que je déplore c'est qu'on ait déplacé les abribus de la ligne 1, entre le boulevard Vallier et la rue des Eaux Claires. On a déporté les abribus alors qu'il y a des personnes âgées qui sont dans ce quartier et qui voudraient avoir des abribus de proximité, ce qui n'est plus le cas. Ils ont non seulement déporté les abribus, mais ils les ont mis très loin en direction du boulevard Salengro. Alors c'est un handicap pour toutes les personnes âgées, puisque l'axe central du quartier c'est la rue Joseph Bouchayer. Alors il faut savoir si les transports en commun sont devenus des bus scolaires ou s'ils sont au service de la population. Voilà. C'est la principale revendication que j'ai à faire pour notre quartier. Alors qu'on avait protesté terriblement et qu'il y avait eu plusieurs pétitions. Mais les services de la mairie n'en n'ont pas tenu compte."

101 F 75 Retraîtée

"Personnellement je ne peux pas dire du bien parce qu'on avait l'arrêt juste près de chez nous et on l'a mis plus loin, j'ai pas l'impression que ça satisfait beaucoup de monde. On l'a mis au feu, bien sûr mais il était en face de la rue Bouchayer. Donc toutes les personnes qui viennent de cette rue, et il y en a beaucoup, sont obligées de remonter. Et je ne vois pas qui

ça peut arranger maintenant parce que plus loin là il y a personne y a pas de maisons, y a rien. Je remarque qu'il y avait toujours du monde et maintenant il n'y a plus personne. On vient le prendre ici vous voyez ! ça fait beaucoup plus loin. Mais enfin il fallait le mettre au feu, il est au feu."

124 F 75 Retraitée

"Le bus n°1 ne s'arrête pas après le Rondeau. Il manque un arrêt là et de l'autre côté bien sûr. On a téléphoné plusieurs fois à la Semitag, moi la première et puis plusieurs personnes dans la cité, pour leur expliquer ça, pour qu'ils mettent au moins un arrêt facultatif, que le bus s'arrête s'il y a du monde. Quand on est chargé, qu'on a des commissions, on fait presque un kilomètre.

Avant, il y avait un arrêt plus bas, y'en avait un, mais ils l'ont reculé. Au lieu de le mettre un peu plus bas. Après le pont y'a bien un arrêt mais c'est encore plus loin, alors c'est pas avantageux non plus."

191 F 50 Sans emploi (Pont de Claix)

"Moi je suis embêtée, mais la Semitag ne veut rien savoir. Avant le bus allait jusqu'au rond-point. Et maintenant il n'y va plus et on vient à pieds. Alors ça fait une sacrée trotte. Alors c'est pour ça qu'il y a beaucoup de personnes âgées qui sont pas contentes. Le dimanche on veut se déplacer, on n'a pas envie de sortir, on reste là-bas, parce que ça fait loin de tout quoi. On aurait le bus, pour faire les courses ou quoi que ce soit, cela nous serait vraiment utile. Ça fait presque deux kilomètres, quand même."

197 F 70 Retraitée (Pont de Claix)

"On va manger à la maison du troisième âge. Avant, on prenait le car juste en face. Ils ont mis les arrêts trop distants, trop loin. C'est pas normal surtout qu'il y a la maison des personnes âgées juste à côté. J'ai ramassé toutes les signatures des personnes âgées de la résidence et j'ai fait la réclamation. Et c'est l'assistante sociale qui l'a apportée à la mairie. La mairie, il paraît qu'elle la fait partir aux "ponts et chaussées". Voilà, mais on n'a pas eu de résultats jusqu'à nous. Alors vous savez, l'été ça va, mais maintenant l'hiver qu'il y a la neige... C'est qu'on est toutes des personnes âgées.

On n'est pas content du tout. Il paraît qu'ils se sont trompés pour faire les arrêts."

3.4. Le désert du dimanche

040 F 80 Retraitée

"Le seul défaut que je peux dire c'est quand même le dimanche. Le dimanche on a très peu de bus, je crois que c'est toutes les 1/2 heure ou tous les 3/4 d'heure. Bon, il y a quand même des gens qui n'ont pas de voitures et c'est sans doute difficile pour eux.

Je prends ma voiture pour aller à la maison de campagne, mais pas autrement. Justement parce qu'on a quand même beaucoup de moyens de communication et fréquemment, donc je vois pas la nécessité de m'embêter en ville. Il y a pas de place, on s'ennuie ou on attrape une contravention."

052 H 76 Retraité

"Le dimanche vraiment c'est une catastrophe ! D'ailleurs je l'ai écrit quand ils avaient mis des prospectus. C'est une catastrophe ! Vous en manquez un vous voyez, vous êtes en face et vous en manquez un, 1/2 heure d'attente ! Alors en plus en hiver... Vous arrivez une minute trop tard...encore 25 minutes à attendre. Alors ça vous fait toute la matinée de perdue. C'est le seul reproche que l'on peut faire."

193 F 30 Mère de famille

"Il n'y a pas assez de bus. Samedi, dimanche, jours fériés c'est vrai qu'il y en a pas assez... Et il y a de plus en plus de magasins qui restent ouverts le dimanche, il y a de plus en plus de papas qui travaillent et il y a de plus en plus de mamans qui se font chier. Faut qu'il y ait plus de bus."

062 F 23 Etudiante

"Moi je voudrais un bus le dimanche soir quand j'arrive du train vers 9 h du soir..."

123 H 40

"L'idéal serait d'avoir des petits bus quand il n'y a pas beaucoup de monde, mais est-ce que ça serait rentable ?"

3.5. Mécontentements divers

028 H 51 Enseignant

"Je préfère le vélo l'été. Je vais plus vite avec le vélo qu'avec les transports en commun. Il est jamais à l'heure. Quelle que soit la ligne hein. Vous en verrez jamais un à l'heure, même le premier du matin."

147 H 18 Lycéen

"Moi si je loupe mon 1 pour l'entraînement je perds 1/4 d'heure sur l'entraînement."

079 H 24 Architecte

"Moi je trouve qu'à Grenoble les transports en commun sont très lents. J'ai fait mes études à Strasbourg et les bus sont plus rapides à rentrer ou à sortir du centre-ville. Le tram, c'est vraiment très très lent. Malgré les travaux qui ont été faits, la vitesse du bus n'a pas vraiment gagné."

048 F 50 Assistante

"Mon trajet dure 3/4 d'heure. Avec les investissements qui ont été faits sur les transports en commun, c'est un peu scandaleux ! La plupart du temps sur les voies réservées au transport en commun, vous avez des voitures. Voilà !

Et puis il y a trop d'attente entre les bus. Et les périodes de vacances scolaires alors...!

Je me suis fait voler dans le tram et c'est tous les jours. Vous entendez des gens, c'est tous les jours."

152 H 80 Retraité

"Je prend le bus régulièrement et gratuitement. Et je n'en pense rien de bon. Ces transformations de la ligne 1, la refonte de tous les arrêts de bus, la surélévation du truc, le couloir de bus etc., je serai curieux de savoir combien a coûté cette opération d'une part et de savoir à quoi ça sert ? Parce que ça ne sert à rien.

Premièrement, ça emmerde les voitures, parce que les voitures on peut pas les empêcher de passer et comme les voitures de Grenoble ne sont pas du tout coopérantes...

Je n'ai vu qu'une fois (*appui fort sur le terme*) un handicapé monter dans le bus, une fois à un arrêt, alors, ça revient cher l'arrêt du bus pour handicapé !"

3.6. Les correspondances difficiles

010 F 52 Employée de banque

"C'est utile. Mais il y a un gros gros gros problème, c'est les correspondances. On a jamais les correspondances. Dès que c'est les vacances, c'est la galère. Par exemple le 9, j'en ai trois par heure. Bon, alors, c'est un peu juste. Et juillet-août, c'est encore plus la galère. C'est vrai que c'est utile, mais à mon avis il y en a pas assez. Le problème il est là. Ou on prend la voiture, ou on prends le bus."

020 H 27 Sans emploi

"Mais c'est vrai que le bus ce qui est un peu pénible, c'est quand il y a un changement. Parce que si on est un peu court en temps quoi, le changement on sait jamais trop si ça va prendre deux minutes ou dix minutes, ou un quart d'heure des fois même. Donc sur un trajet de dix minutes, quand il y a un quart d'heure d'attente entre deux bus, c'est vite pénible quoi, ça change tout. Voilà."

079 H 24 Architecte

"Ce qui est dommage, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de correspondances. Il y en a une au départ. Il y en a une ici avec la ligne 5. Et en fait le cours Jean Jaurès pourrait être utilisé comme une sorte d'arête, d'épine dorsale qui permettrait de relier plusieurs lignes de bus, donc de recouper les lignes. Moi je trouve qu'il y a beaucoup d'arrêts. Ils sont bien par rapport à tout ce qu'ils desservent. Mais ça serait peut être plus intéressant de recouper les lignes dessus. Comme c'est une ligne qui va vers le centre ville, s'en servir comme une grosse ligne de collecte."

206 F 49 Employée

"L'inconvénient, c'est l'attente ici, de celui qui va à Varcès."

3.7. Le prix

112 H 21 Infographiste

"Il y a un truc qui me déplaît, je trouve que c'est trop cher. Même par carnet c'est déjà trop élevé par rapport à la distance qu'on fait sur les lignes. et vu le nombre de gens qui utilisent le bus, ils pourraient vraiment faire un effort sur les tarifs."

210 H 38 Instituteur

"Les bus sont très chers, parce que un aller-retour en ville, bon, ben, ça fait quinze balles quand même, quelle que soit la longueur du parcours... Heu, je trouve que c'est quand même pas donné, hein. Et puis les abonnements sont très chers. Il n'y a même pas un abonnement travail. Moi, j'ai habité Bordeaux et il y avait un abonnement travail. On donnait un certificat pour indiquer l'adresse et entre son domicile et son travail, on avait droit à un abonnement travail. Ça indiquait sur la carte les noms des lignes, je ne sais pas quoi, que l'on pouvait emprunter, à volonté pour telle somme. Ici, 250 balles par mois, ben, il faut le rentabiliser, quand on fait deux fois l'aller-retour dans la journée, c'est rentabilisé, quand on le fait une fois c'est pas rentabilisé, au nombre de tickets. Donc, heu, je trouve que c'est cher. C'est un confort parce que l'on ne doit plus penser aux tickets, on met la carte dans la poche et, on n'y pense plus mais je trouve que c'est vachement cher 250 balles."

Les quatre figures suivantes, qui caractérisent ce chapitre, ne sont pas des figures majoritaires mais elles possèdent une prégnance très forte pour les personnes qui les développent. Une mauvaise expérience ou des circonstances particulières peuvent à tout moment faire basculer une personne partageant jusque là des images positives dans l'une ou l'autre de ces figures du ressentiment.

FIGURE 4 : LE BUS INSTABLE

Cette figure peut n'être que fugitive tout autant qu'épisodique. Mais pour les personnes qui ont vécu un incident lié à leur sécurité physique dans le bus, à la montée ou plus souvent à la descente, elle demeure présente comme en filigrane. Dans cette figure, le bus est associé à l'instabilité physique ; il devient un lieu hostile qui exige une attention particulière. Avec une certaine fourberie, sans prévenir, il peut entraîner un déséquilibre ou une chute. Deux circonstances alimentent particulièrement la présente figure : la brusquerie de certains coups de frein et la fermeture trop rapide des portes avant la fin de la descente. Dans ces deux cas, le conducteur est incriminé comme responsable, bien que la fermeture des portes soit automatique. Cette personnalisation du danger entraîne donc un comportement préventif variable en fonction des conducteurs et, d'une certaine manière, implique moins les capacités techniques du réseau que la "nervosité" de quelques chauffeurs.

Une mauvaise expérience de cet ordre peut faire basculer l'appréhension du transport public du confort vers l'inconfort, d'un état de tranquillité vers une tension méfiante. Les incidents ont une capacité très forte à perturber les images paisibles et une longue durée dans la mémoire qui fait qu'ils se gomment extrêmement lentement.

Dans la plupart des cas, cette figure est présente en combinaison avec d'autres. Pour certaines personnes, elle peut dominer un temps la perception soit parce que les trajets réels viennent contredire les angoisses attendues, soit, au contraire, parce qu'ils viennent confirmer l'instabilité jusqu'à rendre le déplacement impossible.

FIGURE 5 : LE BUS ÉLOIGNÉ

Le déplacement de certains arrêts dans le cadre de la redynamisation est la cause principale de l'apparition de cette figure. L'impression dominante est de subir un handicap créé de toutes pièces dans un système d'habitudes en place : le bus qui était proche a été délibérément éloigné. Le sentiment d'être victime d'une injustice dont on peut vivre les conséquences quotidiennement se conforte avec une appréciation négative des avantages supposés du transfert d'arrêt : moins de monde à desservir qu'avant, moins de liaison à des services collectifs...

La comparaison avec les anciennes facilités d'accès enrichit cette figure, mélange d'incompréhension, de ressentiment et d'impuissance. Parfois vécue comme une déchirure, la figure du bus éloigné peut envahir totalement la parole de certains usagers.

FIGURE 6 : L'ATTENTE

C'est une figure multiple que celle de l'attente. Elle apparaît dans des situations diverses et ne connaît aucun équivalent chronométré : rien n'est plus subjectif que la durée lorsque le temps est subi. Ses manifestations majeures se regroupent autour des correspondances. Si le sentiment d'une trop longue attente s'installe, il envahit totalement le champ de conscience et masque les valeurs positives précédemment relevées, fréquence ou vitesse performante par exemple.

En ce qui concerne précisément la ligne 1, un point de focalisation existe au terminal de Pont Rouge pour les usagers continuant leur trajet au delà de la ligne. La figure de l'attente se dédouble alors : d'une part l'attente proprement dite en termes de temps perdu et, d'autre part, les conditions de l'attente en termes de confort, notamment les jours de froid ou d'intempéries.

Il faut souligner ici le caractère profondément imaginaire des figures : une personne qui attend physiquement ne participe pas forcément de la figure de l'attente ; elle peut pleinement poursuivre une rêverie du type "temps suspendu" et ne pas subir ce moment comme une contrainte. Mais imaginaire ne veut pas dire irréel : le rapport à l'environnement dont témoignent les images est pleinement constitutif du vécu le plus trivial et des comportements.

FIGURE 7 : L'ABANDON

Lorsque l'offre du réseau se raréfie, les dimanches ou pendant les vacances scolaires, la figure qui se cristallise pour les personnes dépendantes des transports en commun déborde largement le seul domaine des transports. C'est la ville tout entière qui devient inaccessible. Toutes les facilités présentes les jours de scolarité se perdent les jours de vacances. Or, pour les adultes qui poursuivent leur travail, les exigences de déplacement sont les mêmes ; pour les personnes utilisant les bus pour leurs loisirs, aussi. Cette figure de l'abandon caractérise donc non seulement l'intégration dans ses pratiques d'horaires étalés mais la conscience d'appartenir à un groupe qui doit se contenter de ce qu'on lui consent, comme si les priorités des transports en commun conduisaient inévitablement à des laissés pour compte.

Le dimanche, un bus manqué peut faire capoter tout un dimanche. D'ailleurs, bon nombre d'usagers de la semaine prennent leur voiture le week-end.

Chez les usagers, la conscience existe de la difficulté à aménager une solution compte-tenu de la réduction de la clientèle sur certaines plages horaires ou journalières. Mais la situation peut évoluer : de nombreux jeunes demandent une extension des bus en soirée. Le Noctibus vient en partie répondre à ce type d'attentes. Sans sa mise en place, même expérimentale, aucune innovation comportementale ne peut voir le jour. L'offre répond à la demande existante mais peut aussi développer de nouvelles pratiques.

4. Un espace relationnel

4.1. Contacts

004 F 19 Etudiante

"Ça permet de rencontrer des gens, de retrouver ses copines, d'être au chaud aussi l'hiver quand il fait froid. Voilà."

027 H 46 Enseignant

"Parfois je lis, parfois je regarde par la fenêtre, parfois je discute avec les gens. Des gens de hasard hein, les hasards de la vie. C'est un endroit de convivialité aussi. C'est un endroit où il y a des gens donc ... on est amené à se parler hein ."

030 H 38 Sans emploi

"J'essaie de discuter, de rigoler. C'est tout. Je fais rien de spécial. Je sympathise avec les gens. C'est tout. Sinon je reste tout seul et j'attends l'arrêt."

035 H 70 Retraité

"Je prends le bus essentiellement pour avoir un contact humain. Je discute facilement avec les gens qui sont dans le bus, quand ils me sont sympathiques."

046 H 36 Artisan

"En général, je discute avec le conducteur. J'aime bien. Pas trop, pour éviter qu'il ne pense pas à la route hein. Mais effectivement, j'ai toujours l'habitude, depuis trois ans et demi que je suis à Grenoble. Ben ils commencent à me connaître, parce que c'est systématique, je dis toujours bonsoir en passant par devant quand je descend chez moi."

200 H 40 Conducteur de bus

"Les gens sont assez respectueux, enfin, ils discutent cinq minutes : Bonjour, ça va, ça va... En général, ils filent, ils vont s'asseoir, surtout aux heures de pointe. En général, ça se passe bien, quoi. Moi, je le prend rarement quand je ne travaille pas. Au repos, on n'a pas trop envie de se replonger dans la foule. Et je ne peux pas le prendre pour aller au travail : ça ne correspond pas."

4.2. Isolement

104 H 36 Architecte

"Je rencontre assez rarement des gens dans le bus. Ah oui, les gens de ma génération prennent peu le bus. Soit y a des gens plus jeunes, des étudiants etc. soit il y a des personnes plus âgées. Mais entre 30 et 40 ans les gens prennent assez peu le bus."

108 F 26 Serveuse

"Les gens ne veulent pas discuter. Parce qu'il y a pas un seul bruit. Si vous commencez à discuter avec quelqu'un, tout le monde vous entend, tout le monde vous regarde et personne ne discute dans le bus, tout le monde est gêné..."

044 H 73 Retraité

"Je connais personne et je rencontre personne. Je suis handicapé, j'ai un cœur d'invalidé. Des fois je trouve pas ma place. Je peux pas déloger une élève qui a fait quatre ou cinq heures d'école. Il faudrait que je lui dise : " Vous me laissez la place ? " Non. J'ai honte moi. De temps en temps je trouve quelqu'un qui me laisse la place. Il voit que je suis vieux. Il dit : " Monsieur, asseyez-vous ! ". Je m'assois. Sans montrer ma carte."

4.3. Rumeurs d'insécurité

069 F 14 Collégienne

"D'habitude, je me sens en sécurité dans le bus ...mis à part le soir où y'a eu une grosse bagarre...mais vraiment y'a eu quelque chose de...vraiment ! Et puis y'a...je sais pas si c'est normal mais le chauffeur n'a pas bougé. Mais vraiment, c'était vraiment grave, y'avait plein d'enfants autour qui ont failli...c'était vers 3H. Et y'a vraiment eu...ben voilà quoi."

016 F 80 Retraîtée

"J'ai entendu parlé d'agressions mais enfin moi ça m'est pas arrivé quand j'étais dans le car en tout cas. Je sais pas pourquoi les jeunes sont agressifs comme ça. Moi j'ai pas été, comment dirais-je, spectatrice de ce truc. Mais on l'entend à la télévision quoi. On l'entend quand on regarde la télévision, les informations.

Ah si, on se sent en sécurité quand même. Mais c'est vrai que le chauffeur ne peut rien faire. Le chauffeur, il faut qu'il conduise. C'est pas à lui à faire la police."

024 F 45 Employée

"On se sent peut-être plus en sécurité dans les trams que dans les bus. Voilà. Ça dépend quelle ligne on prend. Bon le 1, il y a pas trop de risque. Mais bon il y a des cars où ça craint plus. Lesquels ? Je sais pas, moi je les prends pas. Mais bon, par rapport aux gens qui en parlent, le 32, le 51 je crois... Je sais plus. Moi personnellement, ou c'est le 1 ou c'est le tram ou c'est la voiture. Alors bon, on est pas trop concerné par les autres lignes."

045 F 78 Retraitée

"Une fois ma sœur s'est faite attaquer. Vous savez, il faut qu'elle traverse un grand champ, du côté de la Sogreah jusqu'au tram, et là elle s'est fait attaquée. Un gars lui a demandé une cigarette, et elle a dit qu'elle n'en avait pas, il lui a demandé cent francs, elle lui a dit qu'elle n'en avait pas. Il lui a dit : " si tu m'en donnes pas je te casse la tête ". Heureusement qu'il y a un monsieur qui traversait à côté."

054 F 54 Sans emploi

"On se sent pas toujours en sécurité. Comme beaucoup de gens. Pas toujours. Ca dépend des individus qu'il y a. Mais bon des fois on se trompe. Surtout à cause des jeunes. Moi une fois ça allait un peu mal, je suis sortie. Je descends et je reprends l'autre d'après. Je vais pas rester... Les bagarres m'angoissent !"

091 H 19 Etudiant

"Pour la sécurité, il y a souvent des gendarmes qui viennent. Je vois qu'ils ont fait le nécessaire."

093 F 37 Esthéticienne

"Je connais des gens qui le prennent mais c'est tout. ... Attendez il y a des petites mamies qui ne sont pas rassurées qui le prennent et qui m'en ont parlé. Elles veulent plus prendre les sacs. Elles mettent tout dans leurs poches. Voilà ça me revient."

101 F 75 Retraitée

"La fréquentation n'est pas agréable. Encore sur la ligne 1, ça va. Moi je ne vais plus à Grand'Place en passant par Mistral. Je vais en ville et je reprend le tram."

134 H 56

"Je suis parfois un peu gêné parce qu'il y a une certaine fréquentation, ça dépend. A certaines heures de la journée, il y a parfois des jeunes gens qui sont un peu agressifs et qui sont pas dans un état normal.

Il m'est arrivé une mésaventure, il y a environ un an, heu, j'ai été témoin : une personne a eu un malaise dans le bus, bon tout le monde s'est sauvé et il n'y avait plus que moi et le

chauffeur du car. Une dame a été très efficace, elle a téléphoné, aussitôt un véhicule de la Semitag est venu et puis derrière les pompiers, en 5 minutes ça a été bâclé."

104 H 36 Architecte

"J'ai vu une fois un gars tirer quelque chose dans le sac d'une dame, je lui ai juste mis la main sur le bras, il m'a fait un grand sourire et il est parti. Ça s'arrête là. C'est le seul truc que j'ai vu en x années donc. J'ai pas l'impression que ce soit une zone de violence vraiment."

106 F 64 Retraitée

"Vous savez je ne le prend pas. Pratiquement jamais. Non mais j'entends quand même ce qui se passe. On n'est plus du tout tranquille dans les bus.

J'en entends parler par les gens et les médias. C'est un problème dans toutes les villes. Ces problèmes d'agression. On m'a raconté, mais je ne sais pas si c'est sur ce cours, y a pas si longtemps un chauffeur qui a demandé à un adolescent d'éteindre sa cigarette parce qu'il montait avec la cigarette allumée et l'adolescent l'a éteinte sur l'épaule du chauffeur."

109 H 16 Lycéen

"Du point de vue de la sécurité, dans ce bus il y a tellement de monde qu'il ne pourrait jamais rien se passer je pense."

138 F 28 Sans emploi

"La ligne 1 c'est vrai que ce qui est bien, c'est que par rapport à certaines lignes, je trouve qu'elle est plus tranquille au niveau sécurité. La ligne est bien fréquentée quoi. Voilà, sinon c'est vrai que c'est confortable, hein maintenant."

143 F 55 Sans emploi

"Sur la sécurité, je peux pas bien juger là. Moi je reste dans les bords du bus quoi. Vers le chauffeur plutôt. Parce que j'ai entendu parler de certaines choses qui s'étaient passées, donc, je reste au bord."

4.4. Ambiance radio

049 F 18 Lycéenne

"La musique à l'intérieur, ça dépend des cas. Quand j'essaie de lire ça me dérange un peu mais pas plus que ça. Sinon c'est pas mal pour les infos, les trucs comme ça."

074 F 68 Retraitée

"Il y a de la musique à l'intérieur...c'est bien ! Mais moi j'écoute pas la musique parce que je regarde où je dois descendre parce que je veux pas filer jusqu'à Pont de Claix pour chercher ma voiture que j'ai laissée cours Jean Jaurès !"

104 H 36 Architecte

"Je m'en passerai de la musique. Le problème c'est que c'est rarement des choses que j'aime, donc je m'en passerai. Et puis je trouve que c'est un peu imposer de la musique aux gens. Quand on prend un type de transport ce n'est pas pour écouter de la musique. Si l'on veut on peut écouter un Walkman. Des fois il y a des choses sympa, là il y avait une chanson que j'aimais bien (*rires*). Mais, en général je m'en passerai plutôt."

108 F 26 Serveuse

"Ce qu'il pourrait y avoir dans les bus c'est la radio je pense, parce que ça détendrait l'atmosphère. Parce qu'il n'y a pas du tout de bruit, c'est le silence complet. Tout le monde se regarde. Quelqu'un éternue tout le monde se tourne vers la personne, quelqu'un tousse tout le monde se tourne vers la personne aussi et je pense que, en mettant la radio, ça ferait un bruit de fond et les gens seraient moins stressés, et moins en train de regarder leurs voisins comme ça du coin de l'œil. Si un téléphone sonne dans le bus, tout le monde se retourne, tout le monde critique, et c'est là que se déclenchent des bagarres et ainsi de suite. Et la radio ils l'ont de toute façon. Mais ils ne la mettent pas. Moi je l'ai déjà entendu mais c'est très très rare. Parce que souvent vous regardez quelqu'un dans le bus et alors il vous dit comme ça : " vous avez un problème ? qu'est ce qu'il y a ? " et c'est là que se déclenchent les histoires."

185 F 45 Mère de famille

"Pendant le temps du trajet je fais rien du tout, je me relaxe, parce qu'avec mes cinq gosses à la maison ! (*rires*) Dans le bus, ah oui, je suis tranquille. Même la musique dans le car, je trouve ça génial."

205 F 47 Employée

"Moi j'ai un problème avec la radio. Je trouve que ce n'est pas très confortable. Quand on a envie d'écouter, il y a des étudiants qui rient, c'est tout à fait normal... Ils s'extériorisent. Donc on arrive pas à écouter et souvent il y a de la musique qui est très forte et avec le bruit des conversations... Non, la radio, n'est pas très, très agréable."

4.5. Le bus, un atout commercial

058 F 30 Commerçante

"C'est un atout pour notre commerce d'être installé ici face à une ligne de bus. Il y a de la vie. Au moins, il y a des gens qui s'arrêtent, ça fait plaisir. Les gens quand ils attendent 5 minutes, ils voient qu'ils ont 10 minutes, ils viennent acheter quelque chose."

099 F 55 Serveuse

"Ça nous amène un peu de monde. Quand les gens descendent. Moins quand ils montent, On ne peut pas dire que c'est la foule mais ça nous amène un peu de monde. Quand quelqu'un attend son bus depuis un moment et bien il vient prendre quelque chose de chaud ou de froid. Mais personne n'en parle du bus parce que c'est bien desservi."

FIGURE 8 : LE BUS RENCONTRE

Cette figure se rencontre principalement des deux côtés de la pyramide des âges que forment les usagers du bus. Chez les scolaires tout d'abord, le bus est véritablement un vecteur de rassemblement. Tout au long de la ligne jusqu'au collège ou au lycée, les camarades se retrouvent dans un ordre répété quotidiennement. Il y a souvent de la part des scolaires une certaine ritualisation de leur parcours selon ce que permet l'affluence : position repérée dans le bus, parcours des bises du matin, emprise de plus en plus forte au fur et à mesure de l'agrandissement du groupe et vide soudain à la descente pour les passagers qui restent dans le bus. Le bus rencontre des jeunes est moins un bus de paroles qu'un bus de contacts, de marquage des repères, de transition vers la collectivité de la vie scolaire.

Ce sont les personnes âgées qui constituent le second groupe définissant cette figure. Pour elles, le bus est un espace de libre parole, qui favorise, sans doute plus que la rue, des contacts éphémères. Certes, il y a l'occasion de rencontrer des voisins ou des proches mais l'ouverture sur cette figure implique aussi d'adresser la parole à des inconnus, parce qu'on sait que ça n'aura pas de conséquence, pour le plaisir d'échanger quelques mots. L'attente à l'abribus, être assis à côté de quelqu'un pendant un trajet, représentent déjà une activité commune. Sur ce mince fil, se nouent bon nombre de micro-relations qui tissent et résument parfois la vie sociale de certaines personnes seules. En donnant un cadre et une durée à ces contacts, le bus est un facteur de lien inter-personnel.

FIGURE 9 : LE BUS SOLITUDE

A l'opposé de cette appréhension du bus comme espace et moment d'échanges, même superficiels, se manifeste une figure inverse : celle de l'isolement. La faculté pressentie de contacts potentiels renforce le constat de la séparation effective entre les gens. Chacun est renvoyé à sa propre solitude soit par la peur de franchir le pas du contact direct, soit par l'agressivité reçue des autres, explicite ou latente. Dans cette attitude, un service à demander devient une épreuve : libérer une place assise ou aider à porter une poussette par exemple. Les nouveaux aménagements vont dans le sens d'une plus grande autonomie de tous les types de passagers, confortant le paradoxe que l'indépendance individuelle peut aussi contribuer au renforcement de la solitude. Il y a de moins en moins d'occasions pour adresser la parole à quelqu'un.

FIGURE 10 : LA PEUR URBAINE

Très peu de personnes ont eu une expérience directe d'agressions ou ont été témoins de violences. Ce qui est clair, c'est que le bus, et particulièrement la ligne 1, n'est pas ressenti comme un espace de danger pour ses usagers. Au contraire, il aurait plutôt une image de territoire neutralisé, comme si l'attitude commune des passagers suspendait les éventuelles hostilités.

En revanche, du fait de ses parcours, il peut être amené à traverser des quartiers jugés insécures et à accueillir une clientèle peu souhaitée par d'autres catégories d'usagers. D'une certaine manière, les transports en commun sont le seul lien physique entre des quartiers différents qui s'évitent dans tous les autres domaines d'activités. En ce sens, le bus possède cette aura de neutralité qui l'épargne la plupart du temps des agressions directes mais qui le met en contact avec toutes les zones urbaines, même difficiles. C'est d'ailleurs lorsqu'il perd son laissez-passer aux yeux d'une catégorie particulière et qu'il est alors assimilé à la ville "des autres", c'est à dire des nantis, que le bus devient une cible symbolique.

Ce sont surtout les non-usagers qui propagent les rumeurs d'agression et d'insécurité sur le réseau. Dans ce cas, le territoire symbolique est souvent en question : le bus peut représenter une menace de pénétration - voire d'invasion - d'un espace sur lequel s'exerce une appropriation particulière. Mais, plus généralement, ces rumeurs participent de la peur urbaine contemporaine et ne sont pas spécifiques aux transports publics.

FIGURE 11 : LE TEMPS SUSPENDU

De la même manière que le bus (ou le tramway) représente un espace privilégié, à la fois permissif et neutralisé, mixte et corporatif, il incarne un temps également privilégié, comme suspendu entre les activités, les responsabilités, les soucis. Être passager entraîne un certain abandon de son attention, de sa tension physique parfois, et conduit à un état de rêverie éveillée souvent salué comme très positif par les usagers.

Le bus offre un temps où "faire" n'est plus une préoccupation ni un devoir. Le déplacement suffit à la légitimité. Alors, le confort aidant, le trajet devient un temps à soi qu'il est parfois difficile de trouver ailleurs. Même si les correspondances partagent la course et que les distances parcourues ne permettent pas toujours de s'installer dans cet état, il y a là une fonction non négligeable du bus agrément et incontestablement une de ses forces sur les inconvénients majeurs signalés de la voiture : la circulation et le stationnement.

La radio contribue souvent à l'expression de cette figure mais ne suffit pas à la créer. Les opinions qu'elle suscite sont souvent nuancées : soit parce qu'elle est trop forte, soit pas assez, soit parce que le programme énerve, soit parce que les autres passagers empêchent de l'entendre. En dehors d'un rôle de musique de fond, il semble difficile de diffuser une musique consensuelle compte-tenu des multiples publics parmi les usagers. La majorité des personnes qui s'expriment à son sujet lui reconnaissent néanmoins un rôle agréable.

5. Le bus comme positionnement social

5.1. L'absence de choix

046 H 36 Artisan

"J'ai pas de voiture, je suis entièrement tributaire des transports en commun, et des transports publics en général. Il est certain que le 1 avec la priorité aux feux c'est bien, c'est une amélioration de la rapidité. Moi je serais effectivement pour moins de voitures et plus de transports. Mais bon, je vois qu'effectivement c'est pas évident parce les voitures vont toujours quand même plus vite que le bus. Effectivement, j'ai senti la différence à partir du moment où ils ont fait cette amélioration. Elle était sensible. Parce qu'avant c'était : un feu-un arrêt, un feu-un arrêt, un feu-un arrêt. Et ça doublait pratiquement le temps de parcours."

103 F 30 Secrétaire

"Pour moi c'est le seul moyen de transport. C'est important quand même."

183 F 16 Lycéenne

"Moi je mets 3/4 d'heure. Et encore quand il n'y a pas beaucoup de monde. C'est ma mère qui vient me chercher à midi et demi, mais sinon le soir des fois je remonte à pieds... Et j'en ai encore pour un quart d'heure, vingt minutes... Et c'est chiant. Voilà, mais autrement, on est bien desservi. Ici, on est bien desservi. C'est bien, il est fréquent et tout. Il y a un truc qui est bien c'est que l'on rencontre toujours des personnes que l'on connaît dans le car. Ça fait trois ans que je prends le car tout le temps comme ça. Huit fois par jour, ça fait que maintenant je suis habitué."

5.2. Le bus avant le permis

088 F 18 Lycéenne

"C'est un moyen de transport qui nous permet plus de facilités à nous les jeunes, qui n'avons pas le permis. Si j'avais le permis et une voiture je ne prendrais surtout pas le bus ! Une voiture, ça permet de se lever plus tard."

121 H 26 Employé

"Travailler me permet d'avoir une voiture, j'ai trop fait de car... c'est usant le car franchement."

199 F 22 Mère de famille

"Je vais m'acheter une voiture quand même."

5.3. Le ramassage scolaire

007 H 35 Enseignant

"Cette ligne est très , très chargée. En raison des élèves qui prennent toujours le bus selon les mêmes créneaux horaires. C'est vrai que le soir ou le matin c'est souvent bondé. S'il y avait un peu plus de bus ça serait pas mal quoi.

Pour rentrer dedans il faut se tasser ; pour sortir, il faut demander aux personnes de se pousser, donc c'est pas évident.

Quand il y a énormément de monde les abribus sont bondés aussi. Donc si jamais il y a du mauvais temps, on a des chances de se faire mouiller. Donc ça serait peut-être à revoir aussi, faire des abribus un peu plus conséquents, surtout pour les arrêts, des points stratégiques un peu comme celui-là quoi. Il y a pas mal de gens qui s'arrêtent, qui montent dans ce bus en fonction du tram qui est juste à côté. Voilà."

011 H 50 Gestionnaire

"Le bus emmerde tout le monde. C'est bien connu ça. Le bus il est bon pour les scolaires à la limite. Les bus, ils sont plein de sept heures et demi jusqu'à huit heures et demi, puis après ? bon. Le résultat c'est que ça emmerde la circulation.

A choisir entre le bus et la moto les gens devraient choisir la moto."

035 H 70 Retraité

"Il faudrait augmenter les fréquences pendant les vacances scolaires, alors qu'au contraire on les diminue. Ce qui me laisse à penser que c'est plus un ramassage scolaire qu'un bus au service de la population."

081 F 67 Retraîtée

"On le prend en dehors des heures où il y a les enfants, les lycéens et tout ça. Car là il y a de la bousculade. Je l'ai pris une fois et je ne le prendrai plus.

C'est la jeunesse de maintenant !

Il vaut mieux retarder son départ d'une demi-heure et le prendre tranquille."

136 H 23 Sans emploi

"A certaines heures, je me sens énormément étouffé. Je suis légèrement claustrophobe en fait et je supporte pas. Aux heures de pointe je préfère mettre 20 minutes de plus et marcher à pied, à cause du monde."

169 F 21 Etudiante

"Dans le bus, généralement je revois des cours. Mais quand il y a beaucoup de monde dans le bus c'est vrai que c'est assez délicat."

175 H 18 Lycéen

"Il est surchargé le matin, aux périodes de travail, vers 7 heures vingt, 7 heures et demi. Mais je ne pense pas qu'ils puissent faire mieux, parce qu'il en passe toutes les 5 minutes et tous les bus sont quand même surchargés."

210 H 38 Instituteur

"Le matin, les gens dorment toujours un peu, tandis que le soir, les gens sont énervés, comme il y a plus de monde, ils sont encore plus énervés, ils se marchent dessus. Il y a tous les gamins qui sortent de l'école et tout ça, ça gueule, ça piaille, heu, bientôt, ils joueront au football dans le bus, donc t'as les mémés qui gueulent et puis tous les gosses sont assis, et les mémés, elles commencent à faire la morale. Elles se mettent bien à côté des gens qui sont assis en disant, hum, ah ben, hum, ah ben, on est obligé de rester debout, hein, il y en a qui sont assis mais bon, ah oui, moi j'aurais fait cela de mon temps... (*rires*) Donc c'est assez rigolo. Puis elles crient bien fort pour que les gens qui sont assis disent : ah vous voulez vous asseoir... (*rires*). On me ferait un coup comme cela, moi, je ne me lèverais pas. Ça c'est sûr, hein... Moi, je me lève volontiers, bon le soir ce n'est pas le cas, je suis toujours debout. Je me lève volontiers mais pas pour des gens qui commencent déjà à faire des reproches (*rires*) avant même qu'on ait le temps de se lever. Mais le soir, c'est vrai que ce n'est pas pareil que le matin... Voilà."

5.4. Contrôleurs et fraudeurs

084 F 21 Caissière

"Il n'y a pas assez de contrôleurs sur les lignes. Il en a plein qui fraudent et je trouve ça un peu bête quoi."

155 H 20 Lycéen

"Il devrait y avoir plus de contrôleurs à cause des fraudeurs. Quand même faudrait que tout le monde suive le règlement. Parce que moi je l'ai fait un moment, je m'en foutais un petit peu et puis un moment je me suis dit, c'est bon on arrête. Et vaut mieux que les gens comprennent qu'il vaut mieux être dans le bon chemin."

FIGURE 12 : LE BUS OBLIGATOIRE

Autant le bus peut être vécu comme une liberté et un accès à l'autonomie, autant il peut aussi prendre la forme d'une figure contraignante. Plusieurs facteurs interviennent pour composer cette figure, combinés ou non les uns aux autres : l'association faite entre le mode de transport et le travail auquel il conduit, le renvoi à un statut d'"exclus de la voiture", qui fait entrevoir le permis de conduire comme la fin des corvées de bus, ou encore la longueur du trajet dont les répétitions quotidiennes rendent la monotonie fatigante. Lorsqu'on partage cet état d'esprit, les éléments positifs s'estompent dans l'appréciation et le caractère non choisi du bus prime sur tous les autres facteurs.

C'est aussi une position sociale qui se joue sur ce terrain. Conquête sur la voiture pour les uns, le bus est l'unique choix pour d'autres qui peuvent voir en lui le rappel contraignant de leur position économique. Dans les expressions de cette figure, il y a beaucoup de poids du regard d'autrui et du jugement ressenti sur la vérité d'un statut que la fréquentation du bus avoue. Il faut parfois passer sur sa honte pour prendre le bus. A noter que le tram situe beaucoup plus haut son seuil d'acceptabilité et suscite moins de honte avouée pour les personnes qui vivent le transport en commun dans les modalités de cette figure.

FIGURE 13 : LE BUS SCOLAIRE

A certaines heures, c'est une figure imposée : la clientèle est essentiellement composée de scolaires. Mais si cette figure est partagée par les jeunes, par les autres usagers aussi bien que par ceux des autres horaires, c'est que ses conséquences ne se limitent pas à un créneau horaire. A l'inverse même, c'est presque en l'absence des collégiens et lycéens que la figure du bus scolaire est la plus prégnante ou, du moins, la plus fortement ressentie. Pendant le week-end ou pendant les vacances, la fréquence des bus baisse alors que les impératifs horaires d'autres catégories ne changent pas. D'où l'interrogation sur le besoin premier auquel répond le bus et la réponse : le bus conduit les jeunes à l'école.

A partir de ce constat, cette figure s'impose avec ses diverses attitudes corollaires : choix d'autres horaires de déplacement pour ceux qui peuvent éviter les heures d'affluence, souhait d'une politique des transports publics plus ouverte aux besoins d'autres catégories, même moins nombreuses, acceptation passive de la situation. La notion de bus scolaire est nettement péjorative dans l'expression ; elle inclut également les comportements collectifs de bousculade, d'agitation et de bruit qui conduisent à souhaiter une séparation (de bus ou d'horaire).

6. Le réseau dans la ville

6.1. Bus nostalgie

046 H 36 Artisan

"L'autre jour, il y a peut-être un mois-un mois et demi, je suis allé me balader près du dépôt, j'ai regretté de voir les Trolleybus là, ça m'a fait un petit pincement au cœur de les voir plus ou moins abandonnés. Parce que moi j'aimais bien les Trolley. C'est des véhicules que j'aime bien."

121 H 26 Employé

"Cette ligne je la connais par cœur, pour moi c'est la 8. Je connais le cours Jean Jaurès par cœur, je connais tous les panneaux, je l'ai vu vieillir, je l'ai vu avancer, ça remonte à 10 ans, je la connais c'est le moins qu'on puisse dire.

Si un jour ils avaient l'idée de prendre la contre-allée et de mettre le tram alors là y'aurait même plus d'arbres, parce que déjà ils ont coupé beaucoup d'arbres ! Faut choisir entre les transports en commun et les arbres ! Je préfère les arbres."

6.2. Bus ou tram ?

007 H 35 Enseignant

"Sur ces grands axes là, s'il y avait eu un tram, je pense que ç'aurait été préférable.

La pollution. Enfin plusieurs facteurs quoi. Je pense que les trams seraient peut-être plus réguliers sur cette ligne que les bus."

020 H 27 Sans emploi

"Les tramways il y en a beaucoup plus. Les tramways, on se pose pas la question : est-ce qu'il va en avoir un juste là. Les bus, ça dépend de l'heure quoi. Les bus, si c'est dans des heures, horaires de bureau quoi, on va dire, il y en a toutes les dix minutes. Mais le reste du temps il y en a moins. Il faut plus prévoir.

Le bus c'est moins impersonnel quoi. Il y a un chauffeur, on le voit, on peut lui dire bonjour en rentrant. Le tram, on voit personne. Il y a peut-être ça comme différence. Sinon, oui, le

tram il dépend pas de la circulation, pratiquement pas quoi. Alors que le bus, c'est vrai, il va quand même moins vite."

012 H 21 Etudiant

"Moi je ne fais aucune différence entre le bus et le tram."

018 F 23 Mère de famille

"Vous savez, maintenant avec les nouveaux bus, je trouve que le bus il est aussi pratique que le tramway. Parce que bon il est autant accessible pour les personnes en fauteuils roulants et en poussettes. Il est parfois même, sur certaines lignes, plus rapide que le tramway. Un petit exemple : pour aller à la gare, quand on prend le 34 vers la Mairie, il va beaucoup plus vite que le tramway."

016 F 80 Retraitée

"Moi je trouve que le tram c'est bien pratique aussi, seulement il est toujours archi-plein. C'est ça qui est pénible. C'est toujours plein, plein. Alors on peut rarement s'asseoir. Moi, ça m'est difficile de rester debout hein. Il y a quelques fois des gens qui vous laisse leur place. C'est rare. C'est rare, mais ça arrive, ça arrive. Ça arrive qu'il y ait des jeunes qui vous laissent la place."

024 F 45 Employée

"On se sent peut-être plus en sécurité dans les trams que dans les bus."

045 F 78 Retraitée

"Dans les trams où on est un peu plus en sécurité. On est moins secoué. Je reste debout. Parce que j'aime pas les chaises qui se lèvent comme ça. J'aime mieux rester debout. Je reste debout où il y a le truc des handicapés. Là je peux me tenir. Je m'assois quand il y a un siège dans mon sens... j'aime pas l'autre sens. Dans le tram, c'est pareil."

6.3. Le réseau : un atout pour la ville, un choix politique

012 H 21 Etudiant

"Ça va de soi qu'un beau réseau c'est important dans une ville aussi importante que Grenoble. Des fois c'est assez encombré sur Grenoble, donc le bus il sert quoi."

037 H 35 Commerçant

"C'est vrai que depuis qu'ils ont fait toutes leurs rénovations de ligne, c'est les automobilistes qui en ont pris plein la gueule quoi. Les mecs qui n'ont pas le choix comme moi, qui doivent prendre leur voiture tous les jours pour aller au marché, à droite, à gauche, c'est vrai que... Enfin on se rend bien compte que la ville donne plus priorité aux bus qu'aux voitures, c'est clair. Ça c'est clair et net."

131 H 30 Employé

"Ils veulent déguster les gens de la voiture et les pousser à prendre les transports en commun. Parce qu'un jour c'est clair, on ne rentrera plus dans Grenoble-centre en voiture. C'est sûr qu'un jour ça arrivera. J'ai bientôt 30 ans, je suis grenoblois d'origine et je m'aperçois qu'il y a beaucoup plus de voitures qu'avant, on a de plus en plus de mal à rouler en voiture. Je vois des fois j'emprunte la voiture de mon frère, je m'arrache les cheveux, je m'arrache les cheveux, je préfère être en vélo. Je vais plus vite en vélo qu'en voiture."

052 H 76 Retraité

"C'est ce que l'on devrait avoir dans toutes les villes. Faire des parkings pour les voitures et alors beaucoup de transports en commun. C'est comme ça que l'on arrivera à régler au moins le problème de la pollution."

053 F 21 Etudiante

"Avec le bus on est moins excentré vu qu'on est relié au centre."

063 F 55 Cadre

"Le bus apporte de l'animation dans le quartier. Et puis de pouvoir sortir. Parce qu'on est un peu excentré par là. Donc qu'on soit relié au centre-ville et à la banlieue immédiate aussi."

077 H 22 Etudiant

"Je n'ai pas d'autres moyens de transport. Le bus désenclave les quartiers. Par exemple, je vois que cette ligne va très loin. Ça permet aux gens qui sont très loin d'aller en ville. Moi c'est moins grave parce qu'au pire, je vais en ville à pied mais pour les gens qui sont loin, c'est important."

107 F 22 Réceptionniste

"L'hôtel est plutôt bien placé, l'arrêt est juste à côté. Les clients sont assez contents du bus. On les envoie pour aller au centre-ville. Ils prennent le 1 et ensuite le tram et ils sont assez contents. Ça nous arrange beaucoup parce que nous n'avons pas de restaurant à l'hôtel ; donc on envoie nos clients au centre-ville et quand ils n'ont pas de voiture, le bus est bien pratique. Le soir on appelle des taxis mais quand vous dites qu'il y a un bus c'est bien parce qu'on a parfois des jeunes et les taxis sont un peu chers pour eux."

116 F 53 Sans emploi

"Je trouve que ça s'est amélioré du point de vue trafic. Y'en a beaucoup plus. En plus de ça y'avait énormément de monde, ça m'est aussi arrivée de le prendre du centre ville. Je trouve que c'est pas mal, de toute manière le réseau Semitag s'est drôlement bien amélioré depuis quelques années."

179 F 45 Employée

"L'image des bus est excellente. Je trouve qu'en plus sur Grenoble, ils desservent énormément d'endroits... La TAG ça va, moi, je ne m'en plains pas.

Tout le monde le dit, enfin sur Claix, les gens en souhaiteraient plus. Il faudrait que plus de monde le prennent. C'est un cercle vicieux, hein."

154 F 16 Lycéenne

"Moi j'habite dans le quartier de la Viscose et y'a pas de bus là-bas. Donc on est obligés de marcher pour prendre le bus, soit le 1, soit le 13. Je suis obligée de marcher entre 15 et 20 minutes."

201 F 49 Employée

"Claix, c'est mal desservi. Vous vous rendez compte, il faut que je prenne quatre véhicules pour aller travailler, c'est trop. C'est très compliqué et puis, bon, on est peut-être pas assez nombreux, mais enfin je veux dire, c'est insupportable... Pendant les vacances c'est insupportable de prendre le bus au mois d'août... J'ai mis jusqu'à deux heures pour rentrer chez moi. Si on loupe une correspondance, on les loupe toutes après, c'est épouvantable ! Ce qu'il faudrait c'est que le tram soit prolongé jusqu'au Canton, ça éviterait de prendre le 16, parce que les 16 il y en a pas beaucoup. Et pendant les vacances il y en a encore moins. Voilà, alors moi un véhicule de moins, cela me ferait déjà bien plaisir."

105 F 39 Opératrice

"Je regarde par la vitre. J'aime bien. J'ai l'impression de visiter la ville même si je la connaît, j'aime bien. Puisque je ne vais jamais en ville en voiture donc comme ça, ça me fait une occasion de voir la ville."

FIGURE 14 : LE BUS MÉMOIRE

Cette figure minoritaire mérite d'être évoquée par le fait de sa nouveauté dans le présent domaine. Si les voitures anciennes ou les véhicules ferroviaires font traditionnellement l'objet d'attachement, d'investissement affectif et de rétrospectives, il est assez rare, à notre

connaissance, que le bus en tant que véhicule du quotidien, et non sous la forme de prototypes exceptionnels, développe une réelle nostalgie. Ce qui est intéressant ici, c'est la liaison entre trois termes : un véhicule de transport collectif, les souvenirs de vécus personnels et un paysage urbain particulier. La conjonction de ces trois éléments fonde cette figure dans laquelle le "vieux bus" est aussi déclencheur de mémoire, celle de son propre parcours et celle de la ville qui évolue.

La figure du bus nostalgie ne se résume d'ailleurs pas à l'évocation des anciens véhicules. Elle apparaît également lorsque le bus est l'occasion présente de se construire une mémoire. Au fil des parcours quotidiens et des habitudes, le puzzle de la ville se grave en nous, garde ses constances, fluctue plus ou moins rapidement et s'inscrit dans une relation mobile et durable avec chacun. En permettant de développer un type de regard particulier (et surélevé) sur l'environnement urbain et en l'enracinant au jour le jour, le bus écrit la ville à sa manière.

FIGURE 15 : LE BUS CIVIQUE

Nouvelle figure minoritaire mais nettement émergente au cours de l'enquête, le bus civique apparaît comme une attitude en état de développement parmi les différentes relations au réseau de transports en commun. Les motivations personnelles de fréquenter le bus s'accompagnent ici de considérations d'ordre collectif qui viennent conforter ce mode de transport et en faire un véritable choix. Que ce soit pour lutter contre la pollution, pour décongestionner la ville de la circulation, pour la rendre aux piétons, l'usager qui participe de cette figure accepte, s'il le faut, les contraintes (mineures), mais place avant tout l'importance collective de son choix. C'est une forme de militantisme au quotidien, dont les expressions demeurent encore timides, mais dont les formes sont multiples, qui concernent de nombreux groupes sociaux et des âges variés.

Prendre le bus est une décision et pas seulement une pratique fonctionnelle. De ce fait, tout un comportement en découle par rapport à l'usage du matériel, comme par rapport aux relations inter-personnelles. Les années à venir seront extrêmement intéressantes pour saisir l'évolution de ces types de comportements, la manière dont il est possible de les intégrer et de bénéficier de leur influence sur l'ensemble du réseau.

FIGURE 16 : LE BUS LIEN URBAIN

Le bus est un facteur de construction de la ville au sens où il donne un lien à des segments urbains parfois étanches. Le couple quartier de résidence/centre-ville n'est qu'une des facettes de l'appréhension urbaine d'aujourd'hui. En donnant à traverser des secteurs multiples, progressifs ou en rupture, le bus, au delà de ses rôles fonctionnels, développe une dynamique effective du parcours urbain.

Les usagers ont tous une appréhension des transports en terme de réseau, c'est à dire d'un maillage qui ouvre l'agglomération à ses habitants dans ses grands axes comme dans ses recoins. La conscience est forte que le statut de l'agglomération en termes de prestige et de notoriété se joue en partie sur ce terrain. Réussir son réseau de transports publics est pour un ensemble de communes un enjeu majeur, fonctionnellement, économiquement et symboliquement ; et cette dernière fonction est sensible dans les expressions des usagers. Les opinions recueillies sur ce point sont d'ailleurs extrêmement encourageantes puisqu'elles saluent les performances des transports en commun locaux et leur qualité générale.

A propos de cette vision des liens qui rapprochent les espaces, l'attention est parfois attirée sur les déplacements transversaux ; certes, la liaison au centre est importante, souhaitée et fréquentée, mais la ville, c'est à dire l'agglomération, n'est pas qu'une étoile : les relations circulaires sont aussi nécessaires à sa respiration que les rayons concentriques.

7. La circulation : une coexistence difficile

7.1. Bus / Autos

009 H 28 Stagiaire

"Moi je trouve qu'au centre-ville comme ça, comme à Grenoble, il vaut mieux circuler en bus qu'en voiture. C'est tranquille. On a moins de problèmes. Moins de problèmes de circulation, c'est tout. Moins d'humeur.

Et le week-end vous prenez le bus et le tram ? Non, non. Le week-end c'est si tranquille. Le week-end je viens en voiture."

016 F 80 Retraitée

"Faut que les gens prennent le tram. C'est plus pratique quand même. Bien sûr ! Non, parce qu'ils peuvent plus se garer, ils peuvent plus, alors vous savez, il y en a trop. Avec les voitures... Voyez, regardez ils arrivent plus à se garer. Ils se garent sur les trottoirs, n'importe où. Ils peuvent plus se garer, il y a trop de voitures maintenant, il y en a trop."

020 H 27 Sans emploi

"Moi je le prends beaucoup plus que j'utilise ma voiture, ouais. Quand je fais un trajet où le bus est pratique, je prends le bus plutôt que la voiture, c'est moins cher et puis à huit heures le matin, ça va aussi vite en bus qu'en voiture donc... Si c'est en journée, bon la voiture va un peu plus vite quand même."

021 F 40 Femme de ménage

"C'est bien plus pratique qu'une voiture parce que la voiture il faut toujours chercher une place et là au moins le car, vous le prenez, vous arrivez et vous avez pas le souci de garer votre voiture."

205 F 47 Employée

"Le système fonctionne bien. J'ai essayé en voiture, on ne gagne pas de temps, vis à vis du bus. En plus, vous avez encore des problèmes pour vous garer. Il faut reconnaître, ils sont tassés, bondés, mais ils sont quand même agréables."

022 H 40 Technicien

"C'est le problème de la circulation. Ça commence à être bien engorgé et tout. Et c'est quand même une solution intéressante pour éviter de s'énerver, d'aller au travail, déjà être

énervé pour aller au travail c'est pas... Je sais que des fois à huit heures du matin quand on voit les bouchons qu'il y a. Alors que maintenant avec la ligne, le couloir de bus, approprié au bus, là il y a plus de problèmes. On est à l'heure au travail, il y a pas d'énervement et tout."

104 H 36 Architecte

"Le samedi pour aller faire trois courses il y en a pour 10 minutes, alors qu'en voiture c'est de la folie."

148 H 59 Retraité

"Moi je suis pour le bus en ville, de toutes façons je pense que s'il n'y avait que des bus et si les voitures étaient interdites, y'aurait des bus dans toutes les directions, toutes les minutes et ça résoudrait le problème de la circulation urbaine."

7.2. Bus / Deux roues

011 H 50 Gestionnaire

"La moto, c'est encore plus libre. Voilà.

Le bus il a quand même bien emmerdé la circulation à Grenoble. Ils veulent tous marcher sur le bus mais au détriment de la voiture. On va pas aimé quelque chose qui nous emmerde. Ça emmerde tout le monde. C'est bien connu ça. Le bus il est bon pour les scolaires à la limite. Les bus, ils sont plein de sept heures et demi jusqu'à huit heures et demi, puis après bon. Le résultat c'est que ça emmerde la circulation.

Les gens, entre choisir le bus et la moto, ils devraient choisir la moto."

028 H 51 Enseignant

"Je préfère le vélo l'été. Je vais plus vite avec le vélo qu'avec les transports en commun.

Il est jamais à l'heure. Quelle que soit la ligne hein. Vous en verrez jamais un à l'heure, même le premier du matin.

Par contre c'est dangereux pour les cyclistes hein. Ouais. Parce que les voitures elles tournent à droite, elles ne vous voient pas arriver, Boum elles vous foutent en l'air. C'est pour ça que je roule sur la voie des bus moi en vélo. Je prends pas la piste cyclable, je prend la voie des bus parce que c'est plus sécurisant. Si vous roulez à Grenoble sur la piste cyclable, il vous arrive un pépin toutes les cinq minutes. Parce qu'elles sont sales, elles sont pas nettoyées, elles sont inappropriées à la circulation.

Le week-end j'utilise ma voiture. Pas en semaine, parce qu'autrement on prend des P.V. sans arrêt la semaine. On la laisse quelque part la voiture, elle est lacérée, elle est vandalisée. C'est pas possible. Ça devient impossible en voiture à Grenoble."

208 H 25 Etudiant

"Ça ne remplace pas vraiment le scooter, mais quand il fait mauvais temps, ben, c'est idéal. On n'a pas de stress, on est au chaud. Moi je préfère prendre le bus que de prendre la voiture à cause des bouchons à Grenoble. L'aménagement du cours Jean Jaurès a bien amélioré la rapidité pour aller au centre-ville."

7.3. Le stationnement

031 F 59 Secrétaire

"Il y a de moins en moins de places de stationnement non payantes. C'est vrai, c'est de plus en plus difficile de circuler. En fin de compte, ils font tout maintenant pour limiter les voitures. Moi j'avais certains itinéraires en voiture pour faire des courses " Ah tiens ! On peut plus aller tout droit ". Il faut tourner, faire des trucs invraisemblables."

006 H 45 Commerçant

- Est-ce que vous prenez souvent le bus ? : "Non ! Vous demandez ça à un commerçant ? ! !"
- Pourquoi ? : "Parce que la question est tout à fait hors de propos. Jamais ! Jamais ! Je le prends jamais ! Leur aménagement, ça a supprimé trente places. Disons quinze, quinze ici. Disons à un carrefour ça fait soixante places. (...) Comme ça tout le monde est content. (...) des parkings de ville, les jeunes s'en servent pour faire du skate. Si, c'est pas mal. C'est bien ça . A partir de sept heures du soir, de dix neuf heures, là les jeunes ils s'en donnent à cœur joie. Bon. Les chiens aussi, ils sont contents les chiens. (...) Oui, il y a plein de petites merdes là. Ils sont tranquilles il y a pas de voitures. C'étaient des voitures-tampons de toute façon. Maintenant les clients peuvent venir plus facilement."

038 F 32 Vendeuse

"Les parkings c'est cher en ville. C'est surtout ça. Bon ben c'est vrai le bus prend un peu plus de temps. Encore le 1 c'est le meilleur, parce qu'il y en a un toutes les cinq minutes, donc c'est vrai qu'on est bien servi."

188 F 60 Commerçante

"Ça dépend quelles courses vous faites. Si vous faites des courses pas trop lourdes vous prenez le bus, mais moi, là j'ai un cousin qui tient une droguerie cours Jean Jaurès, et bien il

ne fait plus rien, il va livrer ses clients, parce que les voitures ne peuvent plus se garer. Pour lui, c'est la catastrophe, d'ailleurs je ne sais pas s'il y a beaucoup de commerçants contents ? C'est une catastrophe.

Pour les magasins de bouffe, les drogueries, c'est comme les grandes surfaces. Je pense que pour les magasins d'habits, de chaussures, cela peut être intéressant au contraire. Parce que eux, ils ont plus de monde, et puis quand on va acheter des vêtements, des chaussures, on y va pour marcher. Et puis c'est pas lourd à charrier. Mais pour les autres..."

070 H 50 Boucher

"Les gens ne peuvent plus s'arrêter et y'a de moins en moins de monde qui reste dans le quartier ! Et les gens ne savent plus où se mettre quand ils rentrent le soir ! Je pense que ça m'a fait perdre des clients. Y'a moins de places de parking et puis on peut plus circuler sur le cours parce que y'a toujours la queue.

Dans des quartiers comme le nôtre, le bus a tout foutu en l'air.

Avant, les gens s'arrêtaient là, y'avait toujours un moyen alors que maintenant vous voyez, regardez c'est tout coincé. Ce qu'ils ont fait là pour agrandir le trottoir, donc pour faire la place des piétons pour le bus, bon ils ont supprimé des égouts qui étaient là...Ce qui fait que quand il pleut, ben l'eau elle reste. Pour moi c'est fait en dépit du bon sens

Alors les gars qui livrent chez nous s'arrêtent, c'est vrai, pendant 2-3 minutes. Qu'est-ce qu'ils font ? Ils se mettent à la place du bus. Ils se font engueuler par les chauffeurs du bus. Sauf ceux qui sont compréhensifs.

Il y a eu des réunions de quartier mais comme c'était déjà fait ! C'était pour amuser les gens quoi !"

094 F 45 Agent administratif

"C'est vrai que maintenant sur la contre allée il y a moins de place depuis qu'ils ont fait les travaux, mais bon tout le monde arrive à se garer. Je n'ai pas entendu dire qu'il y avait des problèmes pour se garer."

7.4. Une voie réservée

028 H 51 Enseignant

"Il y a des bouts de voie de tronc commun, le tronc commun il est pas tout le long. Du Stade Lesdiguières au Rondeau il n'y en a point, il y a des voitures dessus. Alors qu'il y avait la possibilité de faire un tronc commun intégral quoi. Ils l'ont pas fait. La politique de la ville je sais pas pourquoi il ont pas fait ça, ils l'ont pas choisi. Ça les regarde."

208 H 25 Etudiant

"Mais c'est vrai qu'il y a un point noir, là, au Rondeau, il n'y a pas de voie spécifique pour le bus, donc, là on perd du temps à ce niveau là. Parce que ça fait le bouchon là. Le matin et le soir, toujours aux mêmes heures."

200 H 40 Conducteur de bus

"La ligne 1 je l'aime bien parce que je l'ai choisi (*sourires*).

Pour nous c'est beaucoup moins pénible, parce qu'on est quasiment en voie de bus tout le long, donc, heu... Même s'il y a de la circulation, on passe quand même quoi.

À part un petit tronçon, sinon... On est quasiment à l'heure tout le temps. La priorité au feu, aussi, on ne s'arrête plus au feu... C'est même un peu dangereux, à la limite des fois, parce que le feu passe au rouge et puis on a tellement l'habitude que le feu est au vert que, parfois le feu est déréglé ou on est plusieurs bus à se suivre, et parfois on est à la limite de griller un feu rouge..."

032 F 50 Conductrice de bus

"Les travaux ont amené une amélioration concernant le réaménagement des abribus, concernant les clients. Bon les bus c'est vrai que c'est bien aussi pour la clientèle. C'est du bon matériel. C'est vrai. Mais pour nous, concernant l'amplitude de travail et au niveau tracé c'est pas formidable, dans la mesure où ils ont fait des entrées et des sorties de contre-allées tous les cinquante mètres. Donc pour nous, on est toujours sous tension, toujours sous tension parce qu'on a des manques de priorité discontinue. Ils ont fait une catastrophe tout le long dans la mesure où maintenant il y a par moment une voie, deux voies, après deux, enfin plutôt deux puis après plus qu'une. Des voitures tournent aussi à tous les carrefours. Donc il y a une pagaille toujours monstre. Pour nous, c'est une gêne constante, tout le temps, tout le temps. Donc en fait on est beaucoup plus sous tension maintenant qu'avant. Avant on s'arrêtait à tous les feux comme tout le monde. Et donc le feu durait une seconde ou deux, je sais pas combien ça dure et au moins ça nous détendait.

C'est l'anarchie totale au niveau du code de la route."

040 F 80 Retraitée

"C'est horrible ce qu'on nous fait à Grenoble ! Des bouchons, jamais je n'ai vu des bouchons comme ça. Par exemple pour le 5 que je prends Boulevard Foch. Sur le boulevard Foch maintenant, il y a tout le temps, tout le temps, des bouchons qu'on ne voyait pas avant. Sur la ligne 1, non. Elle a été mieux préservée. Une chose qui est bonne, on a mis les trottoirs au niveau des personnes qui ont de la peine à marcher. Les jeunes mamans qui ont des enfants, ça passe... Voilà. Mais pour les changements, au lieu d'avoir deux voies on en a plus qu'une, ça c'est horrible. Et tout le monde se plaint, tout le monde se plaint. Ça coûte très cher, on fait des gros travaux, ça gêne tout le monde, et ça ne sert à rien qu'à gêner les gens.

Au point de vue transport, on a pas à se plaindre à Grenoble, mais on a créé des bouchons terribles sur Grenoble, et j'en vois pas la nécessité."

070 H 50 Boucher

"Voilà...La grande artère qui part de Grenoble et va à Pont de Claix était avant une artère à 3 voies. Sur Grenoble, elle est à 2 voies et arrivée au Rondeau elle est à 1 voie ! Donc c'est un scandale ! Et penser des choses pareilles, faut rien avoir dans le crâne ! On ne peut plus doubler. Les camions qui viennent, ils peuvent même plus doubler ! Un gros camion qui veut tourner pour aller sur la Bastille ne peut pas tourner ! Il faut qu'il fasse 4 manœuvres."

094 F 45 Agent administratif

"Au niveau de la piste cyclable, c'est vrai qu'il faut faire attention, parce que maintenant quand on traverse en piéton il faut faire attention aux vélos. Et puis là ils ont ajouté un feu, très dangereux, parce que souvent l'autre feu est vert, et je ne sais pas combien de voitures grillent les feux et passent. Et je crains que les lycéens, quand ils sont en groupe ne fassent pas attention. Je me demande s'il ne risque pas d'y avoir un sérieux accident là. Avant ce feu n'y était pas. Maintenant les feux sont des fois synchronisés, mais hier par exemple, c'était à moi de passer (*vert pour les piétons*), il (*un conducteur*) a vu que le feu suivant était vert, il a grillé le sien pour passer au suivant. Moi je me gare au parking de l'église du Rondeau et je traverse à pied. Ce que je crains c'est pour les lycéens quand ils descendent du bus, car eux-mêmes ne sont pas prudents, il faut le reconnaître."

097 F 55 Agent administratif

"Quand on sort de chez Peugeot cette contre-allée-là elle est mortelle ! Il faut s'accrocher pour sortir. C'est encore pire qu'ici. Parce que là-bas il n'y a pas de feu pour arrêter les voitures. Le feu est après le stop. S'il n'y a pas quelqu'un de sympa qui vous laisse sortir vous ne sortez jamais. On a beau mettre le clignotant, on est obligé d'y aller au forcing. Il faut s'incruster. S'il y en a un qui ne vous laisse pas sortir il vous fait une queue de poisson et voilà on a tort parce que c'est nous qui sortons de la contre-allée.

Tous les gens que je connais disent que c'est la pagaille.

C'est galère ! en tout cas c'est fait exprès !"

100 F 27 Femme de ménage

"Il y a tout le temps des embouteillages. J'ai écrit au maire cette semaine parce que c'est aberrant. J'en ai marre de voir des travaux qui sont ... par exemple pour la ligne 1, les trottoirs pour les personnes c'est bien mais au milieu du cours ils ne servent pratiquement à rien... même plus haut là-bas il y a des grands trottoirs élargis qui ne servent à rien du tout et sur le boulevard Foch c'est pareil."

111 F 40 Commerçante

"Ce n'est pas à l'avantage des commerçants mais des changements il y en a eu. Pour circuler ça fait une voie en moins. Il y a beaucoup plus de monde, les bouchons en fin de journée. Dans le quartier, tout le monde est mécontent. Tout le monde rouspète pour circuler, pour les stationnements. Les personnes qui n'ont pas de voiture, elles sont pas concernées par le problème. C'est vraiment la différence entre ceux qui conduisent et ceux qui ne conduisent pas. Les gens sont plus agressifs parce qu'ils n'arrivent pas à rouler, ils s'énervent. Et les gens aux carrefours, on les voit, ils sont plus énervés. Non on ne peut pas dire que ça améliore la sécurité. Pas pour le carrefour."

118 F 40 Fleuriste

"C'est dangereux les travaux qu'ils ont faits pour le bus. Sur le cours ils ont complètement modifié la circulation : qu'ils aient mis une voie pour qu'il y ait plus de gens qui prennent les transports en commun c'est bien mais ici, cette voie-là est dangereuse pour les gens qui veulent tourner. Ils doivent d'une part céder le passage aux voitures, aux bus et à la fin aux vélos et ils oublient les vélos. Ce qui fait qu'à la fin il y a tout le temps des cartons pour les vélos, les mobylettes et les piétons. Pour moi c'est dangereux, stupide : les automobilistes n'ont pas été préparés..."

C'est tous les jours qu'il y a un carton là ! Les gens ne respectent rien. Je ne sais pas pourquoi ils ont foutu un "céder le passage" aux vélos parce que les vélos sont bornés, ils y vont à fond, mais les voitures y vont aussi à fond alors... Ils devraient mettre un stop aux vélos je vois pas pourquoi y'aurait à céder le passage aux voitures. Regardez prenez 10 voitures, combien vont penser aux vélos, sur 100, peut-être 10 vont y penser.

Voilà les gens doivent s'adapter à ça mais c'est le vrai bordel ici."

120 F 20 Etudiante

"Y'a autant d'utilisateurs de véhicules qu'avant. Y'a pas plus de monde qui prend le bus même si on a fait beaucoup de progrès."

138 F 28 Sans emploi

"Mais je trouve qu'ils ont fait n'importe quoi d'avoir mis cette voie pour les bus. Parce que ça crée un trafic pas possible. Et puis bon, en plus c'est dangereux. Moi je respecte la voie pour les bus, maintenant, mais en fait il n'y en a pas beaucoup qui la respectent, hein. Ça, par contre, ça a vraiment été une mauvaise initiative de la part de la Semitag. Pas bien, quoi d'avoir fait cette voie pour les bus. Pour les automobilistes c'est pire."

152 H 80 Retraité

"Bon, je trouve que c'est une hérésie totale. Le vendredi après 5h les bus passent à peu près, à peu près, parce qu'il y a plein de voitures qui passent dans leurs couloirs. Parce qu'il n'y a qu'une voie de circulation pour toutes les voitures. Je trouve ça ridicule."

FIGURE 17 : LE BUS ALTERNATIF

Cette figure représente l'un des enjeux majeurs d'une politique des transports en commun : comment rendre le bus crédible comme alternative à la voiture ? Pour les usagers qui développent cette image, le pas est franchi. Pour eux, le bus est une hypothèse intégrée de leurs déplacements quotidiens, au moins en semaine. Les contraintes de la voiture rendent l'utilisation plus lourde que pratique ; les améliorations de l'offre des transports en commun emportent le morceau : le tram et même le bus entrent dans les pratiques de transport.

Comme souvent sur le champ imaginaire, des polarités complémentaires viennent nuancer la couleur dominante : la possibilité d'utilisation des transports en commun peut être ressentie comme une évolution nécessaire mais contraignante du monde moderne aussi bien que comme une ouverture à des comportements nouveaux et bénéfiques. En-deçà de l'appréciation de chacun, il y a l'adhésion à cette figure selon laquelle le bus n'est pas seulement l'affaire des autres mais peut, même partiellement, devenir un réflexe pour chacun.

FIGURE 18 : LE BUS DÉPANNAGE

Variante de la figure précédente, le bus dépannage caractérise les habitués d'un autre moyen de locomotion qui utilisent les transports en commun le jour où leur véhicule est en panne ou encore lorsque les conditions climatiques rendent son utilisation difficile. Il s'agit également d'une figure alternative mais qui ne supporte pas le même investissement. Ici, le bus reste le véhicule des autres, qu'il est pratique d'emprunter mais que l'on souhaite utiliser le moins possible.

Cette figure est beaucoup partagée par les utilisateurs de deux-roues, très individualistes dans leurs expressions, attachés à leur indépendance routière mais heureux d'avoir de temps en temps ce moyen de secours fiable et abrité.

A noter que pour certains automobilistes, le bus dépannage a été la première étape vers la figure du bus alternatif.

FIGURE 19 : LA VILLE INTERDITE

Parmi les grandes menaces urbaines de la fin du XXe siècle, celle d'une paralysie de la ville sur elle-même par une saturation de ses habitants et de ses productions conduisant à l'asphyxie, constitue une des figures majeures. Bon nombre des images recueillies concernant la circulation appartiennent à cette même configuration. Le centre de Grenoble est décrit saturé de voitures, n'ayant plus de ressources de stationnement et perdant de ce fait une bonne part de son attractivité. La figure de la ville interdite est une image-repoussoir qui prêche l'anticipation et une certaine outrance pour révéler les dysfonctionnements d'aujourd'hui.

Parmi les attitudes auxquelles conduit cette figure, le développement des transports en commun est en première ligne à la fois comme instauration d'une politique ambitieuse de la part des professionnels du secteur mais aussi comme pratique alternative effective de la part des habitants.

FIGURE 20 : UN AXE ÉTRANGLÉ

Les avis enregistrés concernant l'aménagement de l'axe de circulation sont unanimes : personne n'exprime une compréhension des choix retenus. Soit les opinions s'arrêtent à l'expérience de tel ou tel carrefour, de tel ou tel segment, soit elles se réfèrent à des principes généraux du type : "on ne doit pas réduire les voies réservées aux automobiles" ; mais il y a un assez fort consensus pour condamner les conséquences de l'aménagement de la ligne 1 sur la circulation du Cours en général.

L'image d'un étranglement de l'axe prévaut alors, y compris pour les usagers du bus lorsqu'ils s'engagent sur ce terrain. Personne ne cite un point positif, même mineur, même partiel, alors que les usagers se félicitent de la ponctualité, des fréquences et de la vitesse de leur bus.

Que ce soit à tort ou à raison - et dans n'importe quelle proportion l'un et l'autre - une telle incompréhension, construisant une figure aussi forte, mérite une attention soutenue et, à tout le moins, un effort de communication pour expliquer les choix, les justifier (par une information sur les comptages d'accidents notamment), et ne pas laisser se développer un espace de rumeurs qui prend la place du débat, même contradictoire.



TROISIÈME PARTIE :

CENTRE ET CIRCULATION :
LA PLACE NOTRE-DAME
A GRENOBLE

(septembre 2000)

VILLE DE GRENOBLE /
SERVICE QUALITES DES ESPACES PUBLICS

Chapitre 6. Paroles sur la place Notre-Dame. Simulation de nouvelles modalités de circulation

1. Le cadre de l'étude

Les travaux du nouvel aménagement de la place Notre-Dame sont planifiés pour la fin de l'année 2000. Une double option concernant la circulation automobile est en cours de décision dans la partie longeant les façades de la cathédrale et de l'évêché :

- Option A : une voie propre pour les voitures subsiste comme cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui, laissant un cheminement piétons parfois étroit.

- Option B : les voitures empruntent la voie du tramway sur cette section, élargissant ainsi l'espace piétons devant la cathédrale et l'évêché.

Le choix de l'une ou de l'autre options entraîne des conséquences très importantes au plan local sur la répartition des espaces, la multimodalité des transports et sur les potentialités de développement de la place Notre-Dame. Celle-ci est un lieu très fortement ancré dans l'imaginaire des habitants de l'agglomération, un des symboles de la ville en même temps qu'un de ses repères physiques. Son image - notamment quant à sa traversée - a été fortement marquée par un tragique accident qui a coûté la vie à un enfant. Cet événement a traumatisé beaucoup de monde et demeure très présent dans la parole urbaine du quartier. La dimension sensible du choix de circulation à effectuer n'en est donc que plus forte.

L'option B a des implications qui dépassent le plan local au sens où le fait de permettre aux automobiles de circuler sur le site propre du tram - même sur une courte section - d'une part requiert l'avis des professionnels des transports en commun et d'autre part, crée une dérogation au principe général du site propre, précédent dont il faut mesurer les conséquences.

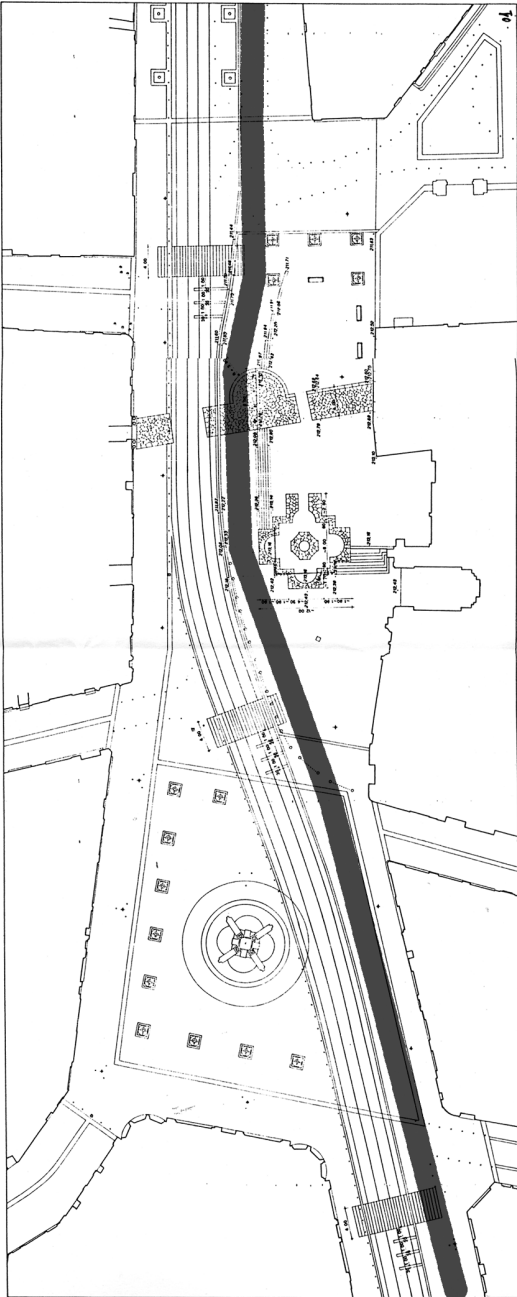
Pour aider à la décision, une période de simulation de l'option B a été mise en place de mi-août à fin septembre 2000, dans une esthétique résolument "chantier" pour en indiquer le caractère expérimental. Sous la responsabilité de Pierre Gauthier et de Frédéric Lasfargues, le service Qualité Espaces Publics du département Vie Urbaine de la ville de Grenoble a piloté l'expertise de l'opération.

En dehors des questions rattachées à des principes généraux et à des choix concernant la politique des transports dans son ensemble, l'évaluation de l'opération de simulation doit s'effectuer sur deux plans complémentaires : l'aspect technique et l'aspect sensible, c'est à dire l'ensemble des perceptions et réactions exprimées par les habitants.

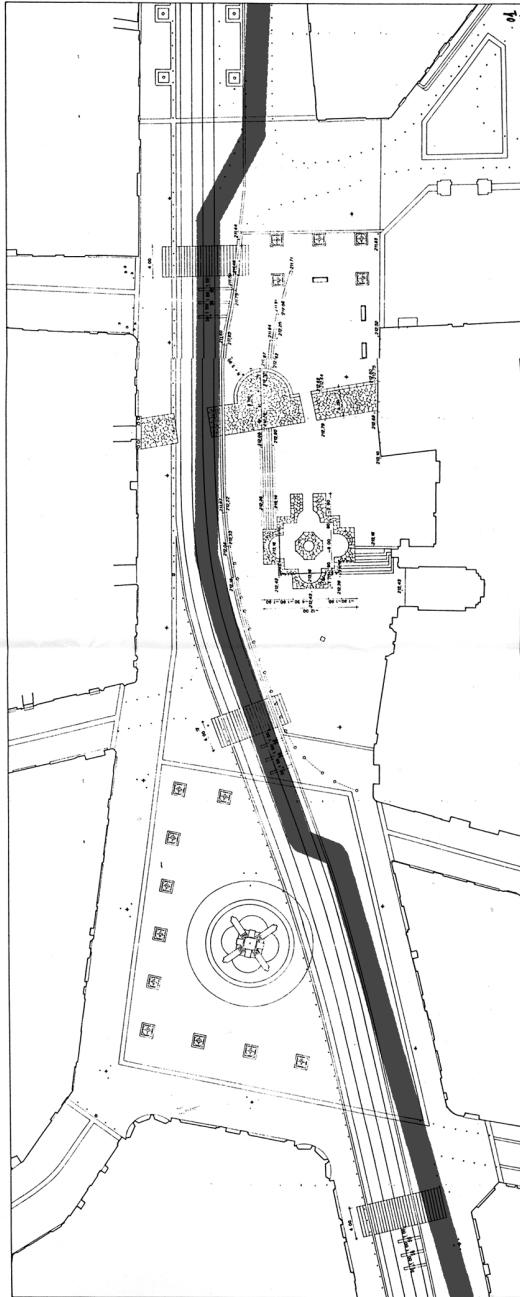
Dans la perspective d'une aide à la décision, le Service Qualités des Espaces Publics de la Ville de Grenoble a commandité une étude sociologique ayant pour objectif de mettre en évidence les images, opinions et jugements émis par les différents acteurs de la place quant à la fonctionnalité de la circulation et quant à la qualification des espaces concernés.


La place Notre-Dame à Grenoble

option A



option B



 circulation automobile

2. Méthodologie

Le recueil du discours des usagers permet de construire la photographie nuancée de la situation. Sur une zone sensible telle que celle-ci et sur une opération expérimentale mettant en simulation les grandes lignes du projet mais pas les détails qui l'intégreront totalement une fois la réalisation terminée, il faut se garder des paroles toutes faites, caricaturales ou lapidaires. Celles-ci font partie intégrante du débat mais ne doivent pas masquer la multitude de bribes, d'allusions, de sous-entendus ou d'images qui nuancent les perceptions et les avis.

De même, il importe de compléter les paroles constituées, c'est à dire émanant de groupes existants, professionnels ou associatifs, par des paroles "banales" c'est à dire recueillies auprès des acteurs anonymes de la place : résidents, passants occasionnels ou réguliers, habitant ou travaillant dans le quartier. L'échantillon a donc été ouvert à tous les acteurs de la place, à quelque titre qu'ils y interviennent.

Du lundi 18 au samedi 23 septembre 2000, nous avons interrogé d'une part des automobilistes venant d'emprunter la déviation et d'autre part des piétons et cyclistes rencontrés sur la place à des heures diversifiées. Au total, 96 personnes ont été interrogées, certaines brièvement, d'autres de manière plus approfondies. Au-delà de simples indices quantitatifs d'appréciation, 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.

Notre objectif - et donc la méthode mise en œuvre - ne nécessite pas de construire un échantillon représentatif d'une population de référence, ce qui n'était pas envisageable dans le cadre de cette étude. L'enjeu est de mettre à jour un panorama des paroles présentes sur la place, de situer clairement les avis dans leurs affirmations, leurs questionnements ou leurs contradictions. Nous voulons saisir un état des lieux qui cerne les problèmes aujourd'hui vécus par les usagers de la place.

L'interrogation a donc porté d'une part sur l'appréciation fonctionnelle de l'option B mise en place par la simulation et d'autre part sur les potentialités de cet espace public dans le cadre de son aménagement.

Pour compléter le recueil des opinions concernant le rôle du parvis et pouvoir comparer les images exprimées avec des pratiques effectives, nous avons effectué une série de comptages des cheminements.

Pour rendre compte des informations recueillies, nous avons opté pour une organisation des données selon les thèmes majeurs abordés par les personnes rencontrées. Pour garder le maximum de nuances, nous rapportons les propos tels quels, à la transcription près. Bien entendu, nous présentons ici les formulations les plus parlantes des opinions exprimées. Chaque assertion représente une ligne de pensée partagée par d'autres personnes interrogées.

3. Les dominantes de la place

3.1. Un espace hétéroclite

- *"On veut tout faire passer sur cette place : le tram, les piétons, les autos, les vélos... C'est impossible !"*

- *"Il n'y a pas de lisibilité de la place : c'est un méli-mélo."*

- *"Il n'y a pas l'équivalent de passages cloutés. C'est très difficile d'apprendre aux enfants à se débrouiller seuls sur cette place : ils n'ont pas les repères habituels. C'est problématique et dangereux, il n'y a pas de règles visibles."*

- *"Il faut visualiser des délimitations, préciser des zones de traversée."*

- *"Cette place est mal foutue. Le Baptistère casse tout !"*

- *"Pour les gens qui fréquentent cette place, ces plots de chantier sont une péripétie de plus dans une succession de malfaçons qui ont toujours contribué au sentiment de désorganisation de cette place. Cette place est un échec esthétique et fonctionnel. Elle a subi un enchaînement maladroit d'opérations d'urbanisme. Alors, les gens en ont pris leur parti. Les récents travaux sont comme un gag de plus dans une liste déjà longue : il y a les pavés qui ne sont pas à niveau et qui gênent cycles et piétons, il y a le parvis surélevé qui est comme une verrue inoccupée sauf les marches à certaines heures, il y a eu le tram plus les piquets qui sont devenus une forêt de piquets tueurs depuis un accident dramatique... Cette place a été transformée en voie de circulation. Alors, avec toute cette succession de dysfonctionnements et de maladresses, on ne voit pas comment s'en sortir. Cette place est foutue. Maintenant on attend la prochaine étape dans l'angoisse ; ce sera des arbres, paraît-il. En revanche, une réalisation positive, c'est la façade de la cathédrale. C'est vrai que l'installation de l'horloge noire et or a été vécue par certains comme une autre péripétie, mais l'ensemble est réussi."*

- *"Depuis 24 ans que je travaille sur cette place, j'ai vu toutes ses évolutions. Ils ont voulu faire une place à l'italienne. Les pavés ont coûté une fortune : 1 200 F le m2. Et maintenant, ils veulent mettre des arbres, ça va encore coûté une fortune, les palmiers sont aussi bien."*

- *"Elle aurait pu être bien cette place, c'est la plus belle de Grenoble, bien plus que la place Grenette."*

- *"C'est pas facile d'arriver chez vous" me disent mes clients (commerçante sur la place). C'est vraiment une place complexe sur laquelle c'est difficile de tout faire coïncider : les autos, les transports en commun, les piétons, les vélos... et tout ça sur une place assez vivante."*

- *"C'est une place sans être une place. C'est plus une très large rue qu'une place. Elle reçoit beaucoup de circulation de passage du fait que c'est une des sorties du centre-ville. Tous les moyens de transports y sont présents et, à part le tram, aucun n'est vraiment délimité."*

Les descriptions sont précises et nuancées. On sent très fortement que les personnes rencontrées sont attachées à cette place et au quartier, qu'elles y résident ou pas d'ailleurs. Mais ce qui frappe, c'est le sentiment de résignation partagé par beaucoup devant l'évolution passée de la place. Tout se passe comme si les multiples fonctions de la place étaient trop lourdes pour ce seul espace et qu'il était néanmoins impossible d'en alléger quelques-unes. Cela conduit à une certaine fatalité et à une attente sans illusion de la prochaine intervention urbanistique.

3.2. Le relief du Baptistère

La couverture du baptistère dont la surélévation partielle coupe la place devant l'entrée de la cathédrale, condense un exemple flagrant de cette attitude un peu résignée. Dans une suite d'aménagements souvent ressentis comme disparates, l'apparition du baptistère et sa nécessaire emprise sur la surface ont pris l'allure d'une pique de l'histoire dans la difficile organisation de la vie d'aujourd'hui.

3.2.1. Une identité floue

La plupart des personnes hésitent sur le terme adéquat pour désigner cet espace.

Trois catégories sémantiques coexistent :

- la première liée à l'architecture et à l'urbain : *"le parvis", "la grande place", "la terrasse", "la placette",*

- la seconde liée à la géographie physique : *"l'édicule", "le tumulus", "le tertre", "le terre-plein", "la butte", "la surélévation",*

- la troisième qualifiant les usages : *"l'espace perdu", "l'espace-qui-ne-sert-à-rien", "l'espace mort", "la verrue".*

3.2.2. Une occupation incertaine

- *"Très peu de gens passent par la placette."*

- *"Les gens n'ont pas envie de passer sur le parvis. Son accès n'est pas évident venant de Ste Claire. Pourquoi n'y a-t-il pas de pente de ce côté ? C'est pour ménager les terrasses de café ?"*

- *"Elle est très peu utilisée. Moi, je l'emprunte avec la poussette, même s'il faut descendre les marches."*

- *"Les enfants aiment bien passer sur l'espace du parvis. Ils peuvent courir."*

- *"Personne ne considère le parvis comme un espace piéton. Tous le contournent. C'est vraiment un espace qui n'est pas mis en valeur : ni par un signallement, ni par un éclairage. Rien n'est fait pour que les piétons se l'approprient non plus."*

- *"Le terre-plein est trop glauque le soir, on n'a pas envie d'y être. Les seuls qui l'occupent en fin d'après-midi et le soir, ce sont les vieux arabes qui discutent comme ils le font rue Très-Cloîtres."*

- *"Cette placette est nulle. Les gens cassent la croûte dessus. C'est sale, surtout le soir."*

Nous avons souhaité confronté aux pratiques effectives cette quasi-unanimité à souligner la non-utilisation du parvis par les piétons. Des comptages des cheminements ont donc été effectués tout au long de la semaine ; les résultats sont présentés en 7 infra.

3.3. La question des terrasses

- *"D'un côté on a un trottoir mangé par des terrasses de café, des palmiers dont on prend les branches dans la tête, des poubelles en permanence, bref, un espace totalement engorgé, un vrai bazar au milieu duquel les piétons vont en zig-zag et de l'autre on a un espace grand et désert."*
- *"Côté tonneau, il y a les terrasses qui bouffent le trottoir de plus en plus, plus les poubelles, plus les panneaux de pub du tabac-presse."*
- *"Il y a un principe qui semble admis par tous : les terrasses peuvent s'étendre et vivre tranquilles. C'est l'invasion des espaces publics par les terrasses ; comme si on n'avait que cette solution pour la ville. Place Grenette, ce n'est plus une place, c'est une terrasse continue. Elle est finie comme place publique. St André, c'est aussi dans la même voie."*
- *"Le monde attire le monde bien sûr, mais il y a trop d'invasion des terrasses."*
- *"Il faut vraiment savoir contenir les terrasses ; ne pas faire comme la place Grenette qui n'est plus une place mais un gros café. Il faut qu'on ait le choix de bouger librement et de ne pas systématiquement consommer dans un espace public comme celui-là."*
- *"Les terrasses, ça va parce que l'espace est grand. Il a besoin d'être rempli pour être vivant."*

Comme souvent dans ce type de présentation, les opinions négatives possèdent une véhémence qui les met davantage en relief que les avis entérinant un état de fait. Mais, sur la question des terrasses, les expressions pointent le danger d'une dérive qui n'est pas encore trop insupportable place Notre-Dame mais qui connaît des développements sur d'autres places du centre-ville. Personne ne réclame une suppression quelconque, chacun soulignant l'agrément et le service rendu, mais beaucoup sont vigilants aux signes de débordement et aux points de saturation, par exemple, la double rangée de tables du Tonneau de Diogène qui rétrécit nettement l'espace piéton.

3.4. Des rythmes de vie et des populations diversifiées

- *"La place a des rythmes de vie très différents au fil de la journée. Il y a de très grosses différences entre le matin et le soir."*

- *"Le soir il y a beaucoup d'étudiants et de jeunes. Avant une heure, l'heure de fermeture des bars, ils font le plein de boissons et les consomment dehors sur la place. Au matin, il y a plein de verre cassé et les vélos crèvent."*

- *"C'est une place qui fonctionne sur deux modes : comme quartier-village, pour les rendez-vous, déposer quelque chose chez un commerçant, etc. et comme lieu urbain à l'échelle de la ville pour des échanges, des rencontres, du brassage. Elle bénéficie d'une certaine douceur. En dehors du soir, elle n'est pas encore spécialisée "jeunes" comme la place St André par exemple."*

- *"Le soir, il y a des portiers pour filtrer les clients dans certains bars de la place. C'est devenu nécessaire pour la sécurité."*

- *"C'est un quartier sympa, très vivant la nuit. Ça grouille. Les gens l'aiment bien. Moi, je travaille ici et j'habite à l'Ile Verte."*

Les multiples fonctions de la place et ses rythmes différents confortent son animation permanente et traduisent à la fois son agrément et ses difficultés. A travers les avis recueillis, s'exprime nettement l'intérêt que cet espace conserve ses aspects pluriels, même parfois contradictoires.

3.5. Propositions d'aménagement

Les personnes rencontrées sont pour la plupart des habituées de la place et du quartier. Très vite, l'interrogation sur l'existant débouche sur des souhaits d'aménagement ou des propositions de solutions aux problèmes évoqués.

3.5.1. L'accès du parvis

- *"Il faut augmenter les marches du parvis."*

- *"Il faudrait une rampe pour les poussettes."*

- *"Il faudrait récupérer la placette pour les piétons, la rendre plus attractive ; ça veut dire qu'il faudrait un dégradé ou des marches de chaque côté. Tout le tour si possible. Pour pouvoir monter ou descendre facilement."*

- *"L'idéal serait que les marches fassent tout le tour. En mettre le maximum possible pour faciliter le franchissement."*

- *"Il faudrait une pente des deux côtés."*

- *"Il manque une rampe au bout du parvis ou une descente, pente ou marches. Notamment pour pouvoir descendre quand on traverse la placette en biais" (la traversée en diagonale, de la rue Très-Cloîtres à la rue Brocherie, est effectivement un type de cheminement très fréquent sur le parvis).*

- *"Il faudrait une pente douce à la place de l'escalier pour les poussettes et les handicapés."*

3.5.2. Sortir du minéral nu ?

Sur le parvis :

- *"Je regrette vraiment les vitres au sol, quand on pouvait voir les fouilles au-dessous. C'était la seule manière de comprendre pourquoi il y a une butte sur cette place. Il paraît que Saint-Gobain ne garantissait pas la pérennité de la transparence, c'est pour ça que c'est tout recouvert maintenant".*

- *"C'est un espace trop vide, trop nu qui mérite un aménagement visuel, avec des couleurs, peut-être de la verdure."*

- *"Il faudrait faire un jardin déambulatoire avec des arrêts possibles."*

- *"Il manque des bancs, pour créer plus de convivialité sur le parvis. Mais ils ont peur des clodos. Le soir les gens sont assis sur les marches, mais peu sur la placette elle-même. Les gamins ne peuvent pas jouer au foot : c'est pavé et en pente !"*

Sur l'ensemble de la place Notre-Dame :

- *"C'est bien de fleurir et de mettre des arbres, de la verdure ; l'été, les palmiers sont sympa. Même si c'est une place à l'italienne, à la romaine, les arbres, c'est bien."*

- *"La fontaine historique est mal placée : elle coupe l'effet de place, de vide minéral, d'agora. Il faudrait la mettre à l'autre extrémité, côté musée. Mais maintenant, c'est difficile."*

3.5.3. L'éclairage

- *"Il faut refaire tout l'éclairage, c'est indispensable."*

- *"Il faudra faire l'éclairage de la fontaine en même temps que celui de la cathédrale."*

Même si les paroles rapportées sur ce point sont peu imaginatives et ne développent pas de projet précis, la question de l'éclairage est une constante dans les préoccupations des personnes rencontrées. Même interrogés en pleine journée, les interviewés qui ont pris le temps de s'arrêter quelques instants avec nous abordent tous cet aspect de la place. Aucun n'entre dans des détails techniques - contrairement au végétal ou à la signalétique - mais tous insistent sur l'insatisfaction de la situation actuelle et sur la nécessité d'un aménagement et d'une mise en valeur du site par la lumière. La perspective de l'éclairage de la façade de la cathédrale est généralement accueillie très favorablement.

4. Une circulation multi-modale

4.1. Un espace à clarifier

Lorsque le questionnaire se centre sur la circulation, un certain nombre des caractères généraux de la place ressurgissent : passage de tous les moyens de transports, fonctionnement mixte du lieu comme place et comme voie de circulation, contraintes liées à sa configuration.

- "La circulation, on sait bien que c'est la guerre de tous contre tous : piéton contre auto, vélo contre auto, piéton contre vélo sauf peut-être les cyclistes entre eux et les piétons entre eux mais c'est aussi la guerre pour les automobilistes entre eux !"

4.2. La transgression du sens interdit

- "C'est dangereux pour les gamins. Il y a quand même des taxis ou des ambulances qui remontent le sens interdit. Plus le tram dans les deux sens. Sans parler de ceux qui prennent le sens interdit quand même."

- "C'est incroyable le nombre de voitures qui remontent le sens interdit. Les policiers qui étaient là au début du mois passaient leur temps à arrêter des gens. Les autos remontent la voie du tram jusqu'à la place Ste Claire !"

- "Il y a vraiment beaucoup de gens qui remontent le sens interdit. Jusqu'à Ste Claire ! Et comme ils n'ont pas le droit, ils vont à toute vitesse pour que ça dure moins longtemps. C'est un problème général de civisme, qu'il s'agisse du respect des autres moyens de déplacement ou du stationnement."

4.3. Les vélos

- *"La circulation est catastrophique en vélo. Le vélo sur la voie du tram, c'est stressant. Dans les 2 sens c'est pas confortable. La circulation en vélo n'est absolument pas valorisée."*

- *"Les vélos préfèrent l'espace piétons à l'espace voitures, surtout si l'espace voitures est aussi celui du tram avec le danger des rails. Mais s'il y a suffisamment d'espace, piétons et vélos peuvent être ensemble."*

- *"Piétons et cyclistes doivent faire attention les uns aux autres. Avec assez de largeur, c'est possible."*

4.4. Pour ou contre les voitures sur la place ?

Nous n'avons jamais abordé cette question de manière directe dans notre questionnaire si bien que les expressions sur ce sujet n'ont pas pris un tour polémique. C'est souvent en fin d'interview que l'interrogé pousse son raisonnement vers une hypothèse plus radicale. On sent très nettement que le débat n'est pas neuf pour les personnes rencontrées et que beaucoup de nuances accompagnent les opinions, même si certains tranchent en faveur de l'une ou l'autre solution.

- *"Pourquoi ne pas supprimer les voitures de la place ?"*

- *"La vraie question, c'est : faut-il laisser les voitures ?"*

- *"Faut-il garder les voitures ? C'est difficile de les détourner totalement."*

- *"Moi, je suis pour que les voitures continuent de passer. Elles sont nécessaires. Déjà avec le sens unique, j'ai perdu de la clientèle. Avant, il y avait les Cars du Touvet qui s'arrêtaient juste à côté, ça faisait du monde."*

- *"Quand il a été décidé de faire circuler les voitures uniquement dans le sens sortant, j'ai perdu 100 cafés chaque matin. Il faut des voitures dans un centre. Sinon, ça va être la mort et pas seulement du petit commerce. Après, ça devient des villes à l'américaine : un peu de monde dans la journée et tout fermé le soir. Regardez Grande rue, à 19h, il n'y a plus personne, c'est pas humain."*

- *"Moi, je suis pour conserver une circulation d'exception pour les voitures. Il faut continuer la dissuasion : baisser les prix des parkings qui sont trop chers et mettre des amendes impitoyables. Actuellement, les parkings sont impossibles. Moi, je paye 450 F pour la voiture au musée, plus 300 F pour un petit local à vélo rue Brocherie. C'est énorme !"*

- *"Moi je suis pour supprimer le passage des voitures ; ici, elles ne font que sortir, que traverser, c'est une voie de dégagement, pas une desserte locale. Il faudrait les faire sortir de Ste Claire par la rue Bayard. On aurait encore plus de piétonisation. De toutes façons, le commerce ne se fait plus avec les voies de circulation."*

- *"Je ne sais pas s'il faut détourner les voitures de la place par la rue Bayard par exemple. Si c'est pour embouteiller ailleurs... Dans ce domaine, je suis assez pragmatique, il faudrait faire des essais."*

- *"On ne peut pas totalement fermer les villes à la bagnole. L'accident de la petite fille a beaucoup traumatisé les gens. Je crois qu'il faudrait beaucoup plus de clarté, de lisibilité de chaque type de déplacement, et surtout visualiser des passages piétons clairs. Même si les gens traversent toujours un peu partout, il faudrait des traversées plus sûres à deux endroits par exemple, un devant la rue Brocherie et l'autre devant la rue Chenoise."*

- *"Moi je suis pour supprimer les voitures de la place. Mais je n'ai pas de solution pour les livraisons et les gens du quartier. Il y aura toujours des gens pour stationner sur des places à arrêt court. Comment empêcher le bazar ? Mettre un flic en permanence ? Faire sauter les voitures en infraction ?"*

5. Le stationnement

Peut-être plus que la circulation en elle-même, c'est le problème du stationnement qui est au cœur de la question de la voiture ici. Le flux automobile semble relativement fluide et peu problématique la majeure partie du temps. En revanche, il suffit de quelques véhicules mal stationnés - voire d'un seul - pour que l'énervement gagne le quartier.

5.1. L'anarchie de certaines heures

- *"Le stationnement anarchique fout vraiment la merde dans le quartier. Et ce sont toujours les mêmes qui abusent."*

- *"Le tram n'est pas gêné par le passage des voitures sur sa voie mais par celles qui stationnent mal ou en double file, surtout vers la rue Bayard. Les gens croient qu'il a toujours la place de passer et ils s'arrêtent n'importe où."*

- *"Il y a toujours des voitures garées autour de la fontaine pendant que nous, on se fait chier à aller au parking."*

- *"Le matin, il y a des camions de livraison partout, autour de la fontaine et partout où il y a de la place, autorisée ou non."*

- *"La réglementation est mal appliquée : on stationne au milieu vers la fontaine, on n'a pas de PV et si on dépasse l'horodateur de quelques minutes, on en a un. C'est vraiment fait pour augmenter l'énervement du civisme des résidents. Les commerçants abusent avec les plots rétractables."*

- *"Le stationnement est surtout anarchique le soir. Même sur la voie du tram, vers la rue Bayard, il y a des gens qui s'arrêtent. C'est un problème de civisme, d'éducation."*

- *"Principalement le soir, rue Brocherie ou rue Chenoise, on peut rester bloquer un bon moment derrière une voiture arrêtée dont le conducteur tchatche. Sans se presser !"*

- *"Pourquoi l'entrée du parking du Musée n'est-elle pas indiquée sur la place ? Il est à 50 m ! En plus, son accès est très compliqué dans ce sens, sauf si on traverse les voies du tram en tournant à gauche mais c'est interdit. Il faudrait simplifier tout ça. On ne se sert pas des outils qu'on a. Le soir, il est vraiment pas cher : 15 F pour la soirée, par rapport à une place de spectacle ou à un restau, ça rajoute pas grand'chose."*

5.2. Voitures-ventouses et arrêts-minute

Une semaine d'observation de la place révèle que tous les espaces de la surface d'un véhicule, autorisés ou non, sont utilisés de manière quasi permanente. Aussi bien au bout de la nouvelle voie piétons créée par la simulation que du côté de la fontaine et de la rue Bayard.

- *"Toutes les places de stationnement de la place devraient être des arrêts-minute. Pas des places de zone rouge où s'installent des voitures-ventouses : les gens surveillent les aubergines et mettent une pièce au bon moment."*

6. L'opération de simulation (hypothèse tram + autos)

6.1. Une habitude vite prise par les voitures

- *"On est pas plus cons que les étrangers qui ont les mêmes voies pour les trams et les voitures. On s'habitue facilement. C'est mieux pour les piétons. C'est d'ailleurs la seule solution pour améliorer la circulation. Mais il faut que chacun ait du civisme, sache se comporter avec les autres."*

- *"Apparemment il n'y a pas de problèmes quand les voitures empruntent la voie du tram. Il y a eu quelques hésitations à l'embranchement, au début, mais les conducteurs ont déjà pris l'habitude."*

- *"La nouvelle circulation fait peu de changement. Mais c'est plus logique comme cela, surtout pour les piétons. A Genève par exemple et dans beaucoup d'endroits à l'étranger, les voitures circulent sur la voie du tram et ça ne pose pas de problème."*

- *"Les gens qui conduisent par ici sont surtout des habitués. Ils ont vite pris l'habitude."*

- *"Il y a peut-être moins de voitures depuis la simulation. C'est dissuasif, ça fait chantier."*

- *"Avant la simulation, le soir, la voie de circulation des voitures servait d'aire de stationnement. C'était nul. Maintenant sur la voie du tram, les voitures ne peuvent plus s'arrêter."*

- *"J'ai l'impression qu'il y a plus de bruit qu'avant."*

- *"Les voitures ralentissent sur la voie du tram ; ça fait peut-être un peu moins de bruit."*

- *"Sur la voie du tram, les voitures ont tendance à aller moins vite."*

- *"Le fait que les autos roulent sur la voie du tram ne change rien fondamentalement : ce qui est sûr, c'est que la situation n'est pas pire !"*

6.2. Ambiguïté de la signalétique

- *"Le stop de la rue St Hugues est nul. De plus, certains pensent qu'il concerne aussi ceux qui viennent de la rue Président Carnot."*

- *"Est-ce que ce stop est mis pour voir si le tram arrive ? C'est pas clair du tout. Ou alors il est fait pour la rue St Hugues ?"*

6.3. Des habitudes à prendre pour les piétons

- *"C'est mieux pour les piétons."*

- *"L'élargissement est bien pour les piétons."*

- *"J'ai plus d'appréhension pour traverser devant la rue Chenoise : Le mélange du tram et des autos avec les piétons crée un stress à cause des différences de vitesse et d'inertie. On ressent un danger potentiel s'il faut que quelqu'un freine rapidement mais on peut prendre l'habitude."*

- *"Les premiers jours, je n'ai pas vu qu'il s'agissait d'une extension de l'espace piéton ; j'ai cru que c'était une réserve d'espace pour les livraisons parce qu'il y a beaucoup de commerces et de restaurants. Que les autos passent ou non sur la voie de tram, c'est un souci mineur par rapport aux aberrations de la place !"*

- *"Ma première réaction devant la voie des voitures vide, ça a été : "ils vont faire des places de parking en plus, c'est super, on en manque ! " Et, en réfléchissant, j'ai vu que ça ne serait pas logique. Tel que c'est maintenant, c'est beaucoup plus pratique pour les poussettes."*

- *"C'est beaucoup mieux pour les piétons même s'ils ont encore du mal à occuper l'ancien espace des voitures. Après, les poteaux seront sans doute enlevés, ce sera plus facile."*

- *"Tel que c'est actuellement, avec les plots rouges, c'est pas encore un espace ouvert aux piétons. C'est une place compliquée : il n'y a pas de passage piéton visible."*

6.4. Eviter le bouchon lié au feu

- *"Il faudra faire attention aux problèmes en cas de bouchon : le dégagement est possible uniquement rue Très-Cloîtres. Attention à la remontée des voitures qui boucheront la voie du tram en cas d'affluence. Remarquez, ça ne dure jamais bien longtemps quand ça arrive."*

- *"Les voitures stationnées ont changé de côté mais il me semble qu'il y a davantage de problèmes de bouchons depuis la déviation."*

- *"Il n'y a que le problème du feu rouge au bout vers le musée. Le blocage ne s'est pas encore produit mais il y a un peu des bouchons le soir. Le feu devrait être moins long pour dégager. La rue Très-Cloîtres est le seul échappatoire."*

- *"En cas de grosse affluence, il y aura peut-être des bouchons. Il faudra que chacun ait suffisamment de prudence."*

6.5. Conserver un stationnement de service

- *"C'est bien de conserver un peu de stationnement, quelques places disponibles. La simulation ne les a pas supprimées, c'est bien. Le matin, on est obligé de garder un stationnement un peu souple, sinon on ne peut plus rien faire."*

- *"Avant, avec deux voies, il était possible de s'arrêter temporairement en voiture, même dans un espace interdit mais pour un temps très court. On pouvait doubler en passant par la voie du tram. Parfois, on ne peut vraiment pas faire autrement avec les courses ou les enfants. Maintenant, en passant sur la voie du tram, l'arrêt-minute est impossible. C'est un gros handicap pour les commerçants mais aussi pour les résidents du quartier qui veulent décharger quelque chose."*

- *"C'est important de dégager des places pour les livreurs et les habitants. Sinon, c'est la paralysie complète."*

- *"Le problème des places réservées aux arrêts momentanés, c'est : comment empêcher les voitures-ventouses ? C'est très difficile à gérer. Les bornes amovibles, est-ce que c'est possible pour tous les habitants ?"*

7. Comptage des cheminements

Pour avoir une idée précise de la manière dont se répartissent les piétons dans l'espace nouvellement accessible, nous avons effectué des comptages, complémentaires de ceux entrepris par l'étude technique parallèle à la nôtre, et essentiellement centrés sur l'espace situé entre l'entrée de la cathédrale et la rue Très-Cloîtres, soit du côté "parvis" du tram. Les 2/3 des cheminements empruntant la place dans sa longueur a lieu de l'autre côté, sur le trottoir longeant le "Tonneau".

En nous attachant à ce côté de la place, notre but a été de mesurer d'une part l'objectivité de l'image du "parvis désert", couramment partagée, et, d'autre part, l'appropriation naissante du nouvel espace libéré pour les piétons.

Nous avons compté tous les piétons effectuant la traversée longitudinale de ce côté de la place, dans les deux sens, en notant la zone choisie pour ce parcours : le parvis, l'ancien passage piétons encore délimité par des bornes basses, la nouvelle voie dégagée. De plus, nous avons également compté les cycles, dans les deux sens, selon les deux zones de circulation : l'espace piéton ou l'espace tram + voitures.

7.1. Lundi 18 septembre 2000 de 13 h 35 à 14 h 05 (Beau et chaud)

	<i>Piétons</i>	<i>%</i>
- Traversée du parvis :	90	39 %
- Ancien "trottoir" :	105	45 %
- Nouvelle voie dégagée :	37	16 %
- TOTAL DES PASSANTS	232	100 %
<hr/>		
- Assis :	5	
<hr/>		
- Vélos sur l'espace piétons :	27	
- Vélos sur les voies du tram :	10	

7.2. Mardi 19 septembre 2000 de 11 h 50 à 12 h 25 (Beau et chaud)

	<i>Piétons</i>	%
- Traversée du parvis:	151	40 %
- Ancien "trottoir" :	192	50 %
- Nouvelle voie dégagée :	39	10 %
- TOTAL DES PASSANTS	382	100 %
<hr/>		
- Assis :	0	
<hr/>		
- Vélos sur l'espace piétons :	25	
- Vélos sur les voies du tram :	12	

7.3. Mercredi 20 septembre 2000 de 18 h 20 à 18 h 50 (pluvieux)

	<i>Piétons</i>	%
- Traversée du parvis:	83	39 %
- Ancien "trottoir" :	86	40 %
- Nouvelle voie dégagée :	45	21 %
- TOTAL DES PASSANTS	214	100 %
<hr/>		
- Assis :	0	
<hr/>		
- Vélos sur l'espace piétons :	14	
- Vélos sur les voies du tram :	4	

7.4. Jeudi 21 septembre 2000 de 14 h 20 à 14 h 50 (Beau)

	<i>Piétons</i>	%
- Traversée du parvis:	82	38 %
- Ancien "trottoir" :	109	50 %
- Nouvelle voie dégagée :	27	12 %
- TOTAL DES PASSANTS	218	100 %
<hr/>		
- Assis :	4 + 35 debout en visite collective	
<hr/>		
- Vélos sur l'espace piétons :	21	
- Vélos sur les voies du tram :	16	

7.5. Totaux des cheminements observés

	<i>Piétons</i>	%
- Traversée du parvis:	406	39 %
- Ancien "trottoir" :	492	47 %
- Nouvelle voie dégagée :	148	14 %
- TOTAL DES PASSANTS	1046	100 %
<hr/>		
- Vélos sur la nouvelle voie :	87	67 %
- Vélos sur les voies du tram :	42	33 %
- TOTAL DES VELOS	129	100 %

Trois éléments d'appréciation peuvent être dégagés de ces tableaux :

7.5.1. Le parvis est aussi un lieu de passage

La répartition des piétons est extrêmement stable entre le parvis et la voie piétonne dans son ensemble : 39 % en moyenne de cheminements par le parvis, subissant peu de variation d'un jour à l'autre. Ce pourcentage n'est pas négligeable. Mais par rapport à la largeur totale du parvis, le nombre de personnes l'utilisant n'a cependant pas d'incidence sur son occupation visuelle. Même en accueillant près de 40 % des déplacements, l'impression de vide domine liée à l'étalement des traversées dans l'espace et aux types de cheminements très disparates, du trajet pressé à la déambulation de la promenade. Ce n'est que lorsqu'un groupe en visite s'immobilise sur le parvis que s'interrompt la sensation d'inoccupation de l'espace. Le parvis est donc un lieu de passage fréquenté mais qui, malgré sa taille, donne l'impression d'être un raccourci fugitif pour les habitués.

7.5.2. Un nouvel aménagement pour un nouvel espace piétons

La répartition entre l'ancien "trottoir" 14 % et la nouvelle voie piétonne 47 % témoigne de la prégnance des habitudes dans les comportements urbains. Combien de passants allant en direction du musée sur la nouvelle voie n'ont-ils pas franchi précipitamment les bornes pour se mettre à l'abri sur le "trottoir" en entendant le bruit d'un moteur derrière eux mais circulant sur la voie du tram ? Le moins que l'on puisse dire est que l'appropriation d'un espace piétons plus large est davantage explicite dans le discours des usagers que dans leurs pratiques effectives. Au stade expérimental actuel, les bornes matérialisent encore fortement l'ancienne répartition. Seuls, les poussettes et les vélos ont nettement pris possession de ce nouvel axe et ce, dans les deux sens. Il est vrai que, pour eux, il s'agit de la véritable création d'une voie adaptée.

Les plots de chantier installés pendant la simulation changent les traversées habituelles de la place en imposant 2 passages-clés : face à la rue Brocherie (assez clair) et face à la rue Chenoise (beaucoup plus confus pour les uns et les autres). En usage ordinaire les traversées ne sont pas canalisées aussi strictement. Cet espace public est effectivement utilisé comme une place, c'est à dire dans toutes les directions, et pas seulement comme un couloir de circulation. Une grande partie de la transversalité de la place sera donc déterminée par le type de séparateur installé ou non entre les voies du tram et l'espace piétons.

7.5.3. Vélos et piétons : la cohabitation nécessaire

Les vélos se répartissent 1/3 sur la voie du tram et 2/3 sur l'espace piétons (hors parvis, à cause des marches). Circulant dans les deux sens, les vélos se sentent plus en sécurité sur l'espace piétons notamment en fonction de l'actuelle répartition des piétons évoquée ci-dessus : comme la majorité des piétons reste encore sur l'ancien "trottoir", les cycles se sentent chez eux dans la nouvelle voie. Si ce tracé est entériné, la cohabitation entre piétons et vélos demandera sans doute plus d'attention à tous et moins de vitesse aux cycles.

8. Conclusion sur l'évaluation de la simulation

8.1. Pour les personnes interrogées, compte-tenu des contraintes liées à la place Notre-Dame, le fait que les voitures circulent sur la voie du tram est **un choix logique** qui dégage un espace appréciable pour les piétons. Les conducteurs en ont vite pris l'habitude. Les piétons pourront élargir leur appropriation de l'espace à partir d'une configuration réaménagée.

Personne n'évoque le principe du site propre pour le tram comme un impératif interdisant un aménagement circonstancié.

8.2. Les personnes interrogées pointent deux problèmes techniques liés à cette modification :

- **ne pas créer de bouchon** supplémentaire par le blocage éventuel des voitures au feu rouge du musée,
- conserver **des possibilités de stationnement temporaire** pour les professionnels et les riverains du quartier.

8.3. La simulation a été aussi l'occasion d'**une réactivation de la place Notre-Dame comme enjeu**, dans la parole de ses usagers. Le fait de proposer une transformation de l'attribution de certains espaces ouvre la porte de la réflexion sur d'autres transformations possibles.

En circulant sur la voie du tram, les voitures se rendent les plus discrètes possible pendant leur déplacement. Reste le problème de leur stationnement sur la place et/ou de solutions périphériques allégeant leur présence jugée souvent parasite.

Si les avis divergent sur le maintien ou non de la circulation automobile à travers la place, le **désir d'un véritable aménagement pour les piétons** est largement partagé, ainsi que l'implantation d'un **éclairage** à la fois fonctionnel et valorisant le site.

Sur ces deux points, le parvis focalise une attente forte. Même si toutes les personnes interrogées ont conscience de son caractère imposé par l'histoire et des difficultés d'intégration urbanistique qu'il présente, il apparaît comme **un potentiel actuellement sous-exploité**. Son accès peu rationnel et ses fonctions indéterminées le désignent comme un mangeur d'espace inutile alors que les rêves des habitants lui confèrent une vocation peut-être idéalisée mais majeure sur la place.

8.4. A plusieurs reprises, les notions de **civisme**, d'éducation, de respect des autres ont été la référence nécessaire au raisonnement sur la coexistence des multiples fonctions de la place. C'est une attitude nouvelle. Dans nombre d'études similaires, pour les usagers, la description d'une solution technique ou urbanistique à un problème soulevé était l'unique manière d'y répondre. Sur la place Notre-Dame, les personnes rencontrées ont conscience des différentes tentatives d'aménagement et des résultats diversement appréciés qui s'en sont suivis. Mais plus encore, elles ne croient plus à une solution consensuelle qui ferait l'unanimité. C'est dans le compromis, le partage du temps et des espaces que peuvent se forger **des aménagements collectifs et a-priori contradictoires**. De ce fait, nous n'avons recueilli que peu d'opinions péremptoires ou prenant l'allure d'un jugement définitif. Chacun est persuadé que sans la bonne volonté de l'autre, l'espace public demeurera une contrainte.

9. Epilogue

Un article du quotidien *Le Dauphiné Libéré*, daté du 11 novembre 2000 et signé Françoise Chardon, apporte une conclusion à cet épisode du feuilleton permanent des péripéties de la place Notre-Dame.

Dans la rubrique de Grenoble "*Voirie / circulation*", sous le gros titre :

"TEST NON CONCLUANT PLACE NOTRE-DAME !"

et le sous-titre :

"Pas de voitures sur les rails du tram entre les rues Saint-Hugues et Très-Cloîtres ! La solution testée cet été étant jugée inapplicable en l'état, d'autres solutions vont être recherchées."

voici le début de cet article :

"C'est par un document distribué à 3 000 exemplaires et fort bien conçu dans cet esprit de communication "réactive" qui manquait peut-être jusqu'à présent à Grenoble, que les riverains du secteur ont eu la primeur des décisions relatives à la circulation place Notre-Dame : "Dans l'état actuel, la décision de faire passer la circulation automobile sur la voie du tramway ne peut être prise, il est nécessaire de poursuivre la recherche de solutions techniques..."

Petit flash-back : le 22 juin dernier, dans le cadre d'une réunion publique, la grande majorité des habitants exprimaient leur souci de voir davantage d'espace accordé aux piétons sur cette Place qui entrelace voitures, tramways, cyclistes et piétons. Certains d'entre eux allant même jusqu'à suggérer que les voitures soient autorisées à emprunter les rails du tramway entre les rues Saint-Hugues et Très-Cloîtres afin de libérer de l'espace piéton devant le groupe Evêché / Cathédrale.

Attentive à la suggestion faite, la ville de Grenoble décidait alors de la tester entre le 16 août et le 30 septembre. Des bornes de chantier rouges et blanches, remplies d'eau et pesant 100 kilos chacune, matérialisaient au sol l'espace gagné pour les piétons en renvoyant la circulation automobile sur les rails du tram. L'opération se déroulait sous l'œil attentif des services Voirie / Circulation de la ville, de la police municipale et de la Semitag.

Si les piétons s'emparaient spontanément de l'espace supplémentaire ainsi mis à leur disposition, si les commerçants se déclaraient dans leur grande majorité satisfaits tout en estimant que "la vraie bonne solution serait la piétonisation totale de la Place", la rentrée de septembre mit en évidence d'importantes remontées de file de véhicules au feu de la rue

Frédéric-Taulier, nonobstant la présence dans ce secteur précis d'une boucle magnétique de détection. Des files de véhicules susceptibles de provoquer de brusques arrêts de circulation du tramway et, plus avant, de générer des risques de collision entre ce tramway et les voitures en attente sur la voie. D'où la décision de la Ville de renoncer à cette solution précise et de poursuivre la réflexion plus avant. /.../''

Programme de logements et favoriser l'acheminement piétonnier

ANNEXE :

PROJET POUR LA LIGNE 31. SÉQUENCES ET AMBIANCES URBAINES D'EYBENS À GRENOBLE

(mai 2000)

3

Espace à caractère paysan
à court et moyen terme

4

Quartier Teissier
Requalification urbaine

6

Square des Mairies
Vocation à devenir un espace public
Valorisation de l'environnement

7

Espace à aménager
à paysan

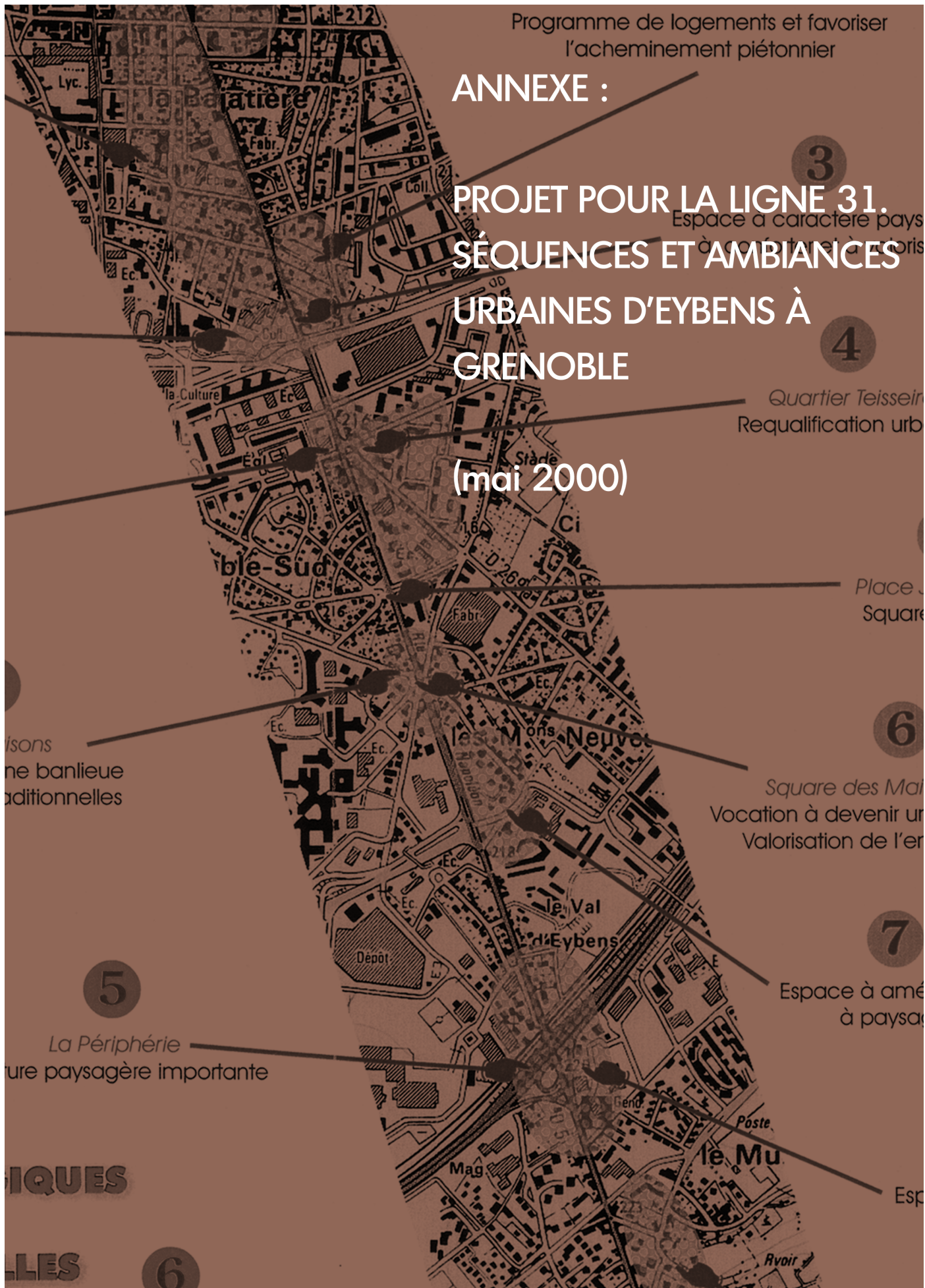
5

La Périphérie
Structure paysagère importante

6

BIQUES

LES



1. Contexte de la consultation

Depuis 1996, l'autorité organisatrice des transports en commun de l'agglomération grenobloise, le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), a mis en place un important programme d'aménagement pour améliorer l'attractivité et les performances du réseau de bus, ceci avant la création de la 3^{ème} ligne de tramway. Ceci s'est traduit par la mise en place d'un programme appelé "réseau intermédiaire" et dont l'objectif est de réaliser à court terme des actions significatives répondant aux objectifs de la politique de déplacements de l'agglomération grenobloise (développement et promotion des transports en commun, amélioration de l'offre et de l'attractivité, aménagement des arrêts en accessibilité, modération et maîtrise de l'usage de la voiture particulière, intégration des modes doux).

Ces actions ont été mises en place en ce qui concerne deux lignes structurantes du réseau grenoblois : la ligne 1 dans un axe Nord / Sud et la ligne 5 dans un axe Est / Ouest.

Une nouvelle étape dans la réalisation du réseau intermédiaire a été ouverte par le projet de redynamisation de la branche Sud de la ligne 31, sur les communes de Grenoble et d'Eybens, entre le boulevard Albert 1^{er} de Belgique et le terminus d'Eybens.

Dans le cadre du marché de définition de la ligne 31, la société SOGELERG INGENIERIE a proposé un projet auquel étaient intégrés les éléments descriptifs présentés dans cette annexe.

2. État des lieux

2.1. Un axe pénétrant

Le suivi de l'avenue Jean Perrot constitue l'essentiel de ce parcours. Avec le cours Jean Jaurès, cette avenue est une voie d'échanges majeure entre la ville-centre et le Sud de l'agglomération. On peut noter que le sens unique de circulation automobile à partir de Teisseire (d'Eybens vers Grenoble) favorise la dimension pénétrante de cet axe : c'est avant tout une voie d'accès à la ville. Le bus se dirigeant vers Eybens emprunte un couloir réservé et circule "à contre-courant" au sens propre comme au sens imaginaire des usages de l'avenue.

Les perspectives offertes par les deux horizons de l'axe sont assez symétriques : toutes deux se ferment sur une double rangée de montagnes. Mais alors que la Bastille, au nord, étage encore du construit (fortifications, immeubles universitaires), les collines du sud, souvent dominées par des sommets enneigés, marquent de vert l'ouverture au grand territoire et à la nature. Il n'est donc jamais possible de confondre les deux directions, puisque même les horizons offerts à la vue signent les polarités de l'urbain.

2.2. Historique

C'est en 1944 que la "route d'Eybens" prend le nom d'"avenue Jean Perrot". Jusqu'à cette date, elle traversait la campagne depuis les dernières fortifications de Grenoble (vers les actuels Grands Boulevards) jusqu'au bourg d'Eybens. A son retour de l'île d'Elbe, Napoléon l'emprunte pour faire halte à Grenoble.

En 1925, l'Exposition Internationale de la Houille Blanche permet à la ville de Grenoble de gagner sur l'armée l'espace du polygone du Génie (parc Paul Mistral actuel et environs), ouvrant l'extension de la ville en direction d'Eybens. A partir des années vingt, des constructions légères puis des maisons individuelles vont progressivement s'édifier sur les abords de l'avenue ; mais jusqu'à la fin des années soixante, cet axe demeure rural, maintenant une séparation physique (en termes d'activités et de paysage) entre les différents

centres des communes. En 1965, l'aérodrome occupait encore 110 hectares à l'emplacement actuel de la Villeneuve.

Les grands travaux liés au Jeux Olympiques de 1968 (Hôtel de Ville, Maison de la Culture, Conservatoire, ...) et l'extension urbaine des années soixante-dix vont accélérer le processus d'urbanisation de cet axe jusqu'à combler de plus en plus les espaces vacants. Les constructions adjacentes à l'avenue frappent par leur disparité. Elles semblent déposer tout au long comme les traces architecturales d'époques et de préoccupations successives. Aucune logique d'alignement ou d'agencement organisé ne s'impose : le construit se module au gré de son apparition sans tenir compte d'une perspective globale. De plus, contrairement au cours Jean Jaurès auquel les arbres, même fatigués, conservent une identité forte, l'avenue Jean Perrot a progressivement perdu sa signature végétale.

3. Séquences parcourues d'Eybens au square Dr. Martin

Séquence 1 : Le Bourg (Arrêts : Eybens, Les Javaux, La Poste)

Front bâti quasi continu de centre-bourg. Alignement de maisons et petits immeubles de ville en mitoyenneté : R+1 à R+3. Commerces. Services. Terminus de la ligne sur la place du village.

La présence du village est très forte sur cette séquence : l'image traditionnelle (place, église, commerces) s'impose et se donne au repérage de très loin, dans le sens de l'arrivée comme dans le sens de l'éloignement.

Séquence 2 : La Périphérie (Arrêts : Val d'Eybens, Les Ecoles)

La traversée de la rocade sud est une rupture paysagère importante. Elle établit une frontière visuelle entre le bourg d'Eybens et la suite du parcours. A partir d'elle, des immeubles plus hauts (R+4 à R+8) se situent de part et d'autre, isolés ou en groupes, alternant avec des maisons individuelles, généralement de construction traditionnelle. La sensation dominante est la mixité de cette zone qui regroupe des activités semi-industrielles, des voies de déplacements inter-agglomération, des structures d'habitat diversifiées, des éléments de verdure. Hormis sans doute pour ses résidents, c'est par essence un espace de transition. L'impression de zone mixte (en l'occurrence verdure d'un côté et immeubles de bureaux de l'autre) se poursuit jusqu'à l'entrée sur la commune de Grenoble, qui se situe peu après la sortie de l'avenue Jean Perrot pour effectuer la boucle souvent désignée par l'appellation "tiroir de Grand'Place".

Séquence 3 : La Ville-Immeuble (Arrêts : Grand'Place, Bourse du Travail, Place des Géants, Les Saules)

Le crochet effectué par Grand'Place et une partie de la Villeneuve correspond à une plongée dans un type d'urbanisation fortement référenciée aux années soixante-dix. La sensation d'entrer jusque sous les immeubles conforte le sentiment d'intrusion ou, du moins, accuse la rupture d'ambiance en comparaison avec la progressivité d'un parcours qui ne quitterait pas l'avenue Jean Perrot. De ce fait, la psychologie du voyageur au cours de cette séquence dépend fortement de son trajet : parfaitement intégré s'il en a l'usage, ce "détour" peut

apparaître, pour le voyageur non concerné, comme une enclave spatiale et temporelle pesante à terme.

Séquence 4 : Les Maisons (Arrêts : Maisons-Neuves, Jean Racine)

Le retour à l'avenue Jean Perrot, au niveau du square des Maisons-Neuves, marque le raccord avec l'ambiance pavillonnaire qu'amorçait la fin du village d'Eybens. Jusqu'à Teisseire, les caractères d'une banlieue de maisons traditionnelles prédominent, avec les deux couples d'équilibre : construit/végétation et habitat/activités.

Séquence 5 : Le Centre Malherbe/Teisseire (Arrêt : Teisseire)

Dans l'ensemble du parcours Sud de la ligne 31, le carrefour Malherbe/Teisseire joue le rôle d'un centre de quartier, lieu de vie et d'échanges, regroupant commerces et services, fortement reliés à un habitat proche important. Contrairement à Grand'Place qui, théoriquement, pourrait présenter les mêmes critères et fonctions mais qui limite l'arrêt de bus à une desserte fonctionnelle, ce carrefour joue pleinement un rôle de quartier pour lequel le bus est l'un des acteurs. En témoignent d'ailleurs les indices de fréquentation.

Séquence 6 : D'une parenthèse verte à un nouveau quartier (Arrêt : Paul Claudel)

De Teisseire à Ponsard, le parcours s'offre une parenthèse. Entre l'amorce de la ville que propose Teisseire et le centre-ville encore lointain (mais cette impression est également vraie dans l'autre sens de circulation), les alentours de la rue Paul Claudel élargissent l'espace d'une manière inhabituelle. Dans un sens comme dans l'autre, on quitte un front bâti pour des espaces verts très ouverts et des constructions généralement en retrait de l'avenue. Au cours de cette séquence, l'ouverture sur le cadre naturel de l'agglomération est à son maximum et la vue de l'horizon s'harmonise avec les massifs plantés et les nombreux arbres du secteur.

Les nouveaux immeubles en cours d'achèvement sur ce secteur atténuent considérablement l'effet de parenthèse verte, sans toutefois le faire disparaître. Les nouveaux habitants vont créer un pôle de vie totalement neuf puisqu'aucune racine d'habitat ne préexiste. Pour eux aussi, le bus aura un rôle capital dans leur identité en cours de construction, comme rattachement aux quartiers voisins et comme liaison au centre-ville.

Séquence 7 : Le Boulevard-Faubourg (Arrêts : Ponsard, Bajatière, Mallifaud)

Entre les arrêts Paul Claudel et Ponsard, le front bâti établit progressivement sa canalisation de l'avenue. Souvent hétéroclite, mélangeant des immeubles de facture et de standing très différents, le construit alterne des activités semi-industrielles, des immeubles de service et d'enseignement et des constructions résidentielles. Cet espace mêle les chronologies des édifications et des styles sans autre logique que celle du foncier qui a présidé à leur apparition. Il en résulte une saisie urbaine multi-identitaire, espace-puzzle d'activités diverses qui donne une couleur polymorphe à l'ensemble, sans que l'avenue ne parvienne à lui transmettre une unité de référence. Bien au contraire, l'avenue semble ici dissoute dans l'anonyme urbain. Le fait que le bus en direction de Grenoble se déplace de la voie de droite à la partie gauche de la chaussée pour tourner Boulevard Albert 1er de Belgique (alors que c'est un sens interdit pour les voitures) contribue également à l'impression de désordre ambiant qui caractérise cette séquence.

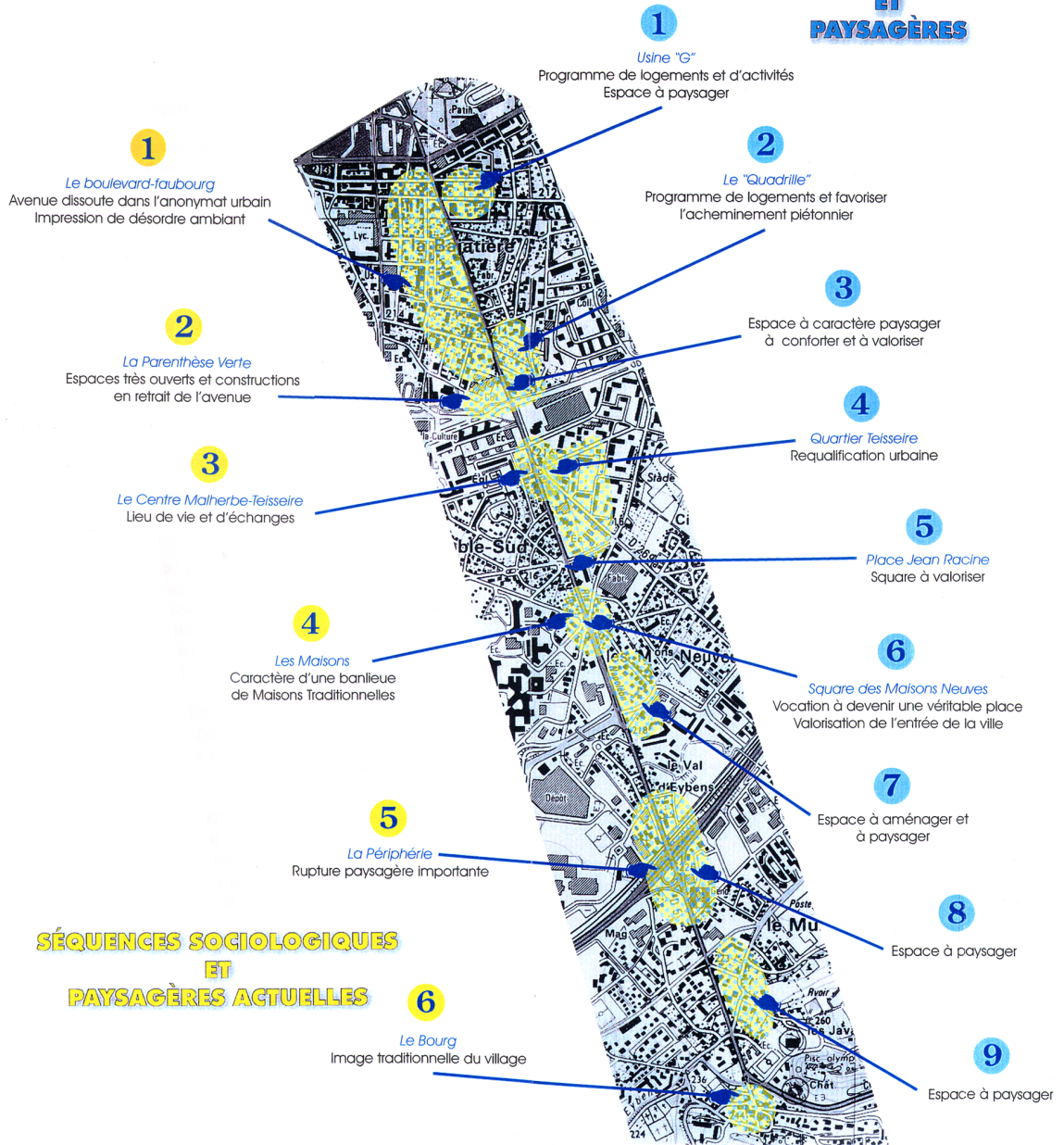
Séquence 8 : Le Boulevard-Centre (Arrêts : Albert 1er, Chavant)

La différence entre les deux types de boulevard parcourus est d'autant plus forte que ceux-ci se suivent à angle droit. La sensation d'une rupture est nette lorsque l'on arrive dans le boulevard Albert 1er de Belgique : la cohérence des immeubles, la force des arbres, l'unité urbaine, tout concourt à signifier l'arrivée dans la "pleine-ville" ; pas encore vraiment un centre - il faudrait pour cela un autre type de commerces et d'animations - mais déjà le mouvement de la vraie ville comme force d'unité, après la sensation du puzzle urbain. Ce passage peut marquer aussi l'impression d'une entrée dans un autre type d'espace, moins désordonné, peut-être moins libre (pour les voitures, les horodateurs apparaissent), mais offrant les multiples possibilités que la ville propose en échange de l'urbanité de chacun. Il y a là un seuil comportemental sensible qui fait ressentir les espaces de toutes les séquences précédentes comme une simple couronne urbaine, diversifiée certes, mais qui ne se suffirait pas à elle seule.

Séquence 9 : La Porte du centre-ville (Arrêts : Chavant, Docteur Martin)

Le parcours sud de la ligne 31 arrive à une porte du centre-ville (ou en part). Au square Docteur Martin, tout est en potentialité mais rien n'est encore vraiment visible. Il faut faire quelques pas, finir par soi-même le trajet à pied, pour entrer pleinement dans le cœur de la ville.

INTENTIONS URBAINES ET PAYSAGÈRES



SÉQUENCES SOCIOLOGIQUES ET PAYSAGÈRES ACTUELLES

4. Les enjeux à suivre

L'aménagement de la ligne 31 est un facteur d'identité et d'unité qui agit sur la perception urbaine globale comme à l'échelle des différents quartiers traversés.

4.1. Une contribution à la revitalisation de l'axe

Avec le nouvel aménagement de son tracé, la ligne 31 se donne les moyens de jouer pleinement son rôle dans la revitalisation de l'axe Eybens-Grenoble. Ayant déjà les fonctions d'une grande pénétrante de l'agglomération, au plan pratique comme au plan imaginaire, cet axe reste actuellement flou quant aux seuils d'entrée et de sortie de la ville. Les divers tissus urbains sont traversés sur un mode passif, sans autre cohérence que les destinations individuelles. Les imprécisions de la voirie actuelle conforte le sentiment de laisser-aller créé par un urbanisme composite (particulièrement sensible vers Bajatière-Mallifaud).

L'aménagement de la ligne 31 est l'occasion d'une revalorisation de certaines séquences en repositionnant leur mode d'accès au bus et en organisant de manière plus claire la coexistence des divers modes de circulation. De ce fait, ce sont toutes les pratiques de déplacement mais aussi les pratiques de quartier qui bénéficieront de cette transformation.

En devenant de manière beaucoup plus affirmée un vecteur intégré de la circulation sur l'axe, le transport en commun s'affiche comme alternative crédible et donc comme solution séduisante.

4.2. Une ligne irriguant des échanges transversaux

En marquant davantage les seuils par l'établissement de véritables "stations" (comme Teisseire, Maisons-Neuves ou le parc-relais proche de la rocade à Eybens) et en hiérarchisant les arrêts, la lisibilité du parcours urbain devient plus précise et l'offre de chaque étape plus accessible : échange intermodal pour le parc-relais, connexion à Grand'Place ou entrée dans Eybens pour Maisons-Neuves, quartier commerçant pour Teisseire, identité à créer pour le nouvel ensemble de Claudel, vie scolaire pour Ponsard, etc.

L'objectif est donc aussi l'aménagement des relations du transport en commun avec chacune de ses différentes étapes. Les conséquences attendues concernent donc non seulement la qualité globale du trajet en termes de temps et de satisfaction, mais aussi l'intégration de zones urbaines à une pratique d'agglomération dont le réseau est un maillage essentiel. Le bus est alors partie prenante de chaque quartier au même titre que mode de déplacement.

4.3. Un suivi après redynamisation

Le meilleur moment pour une intervention à caractère sociologique (dont les modalités sont tout à fait ouvertes) semble être après l'opération de redynamisation. Pour ne pas enregistrer un état de l'opinion rendu caduque par le nouvel aménagement et pour ne pas donner trop d'importance aux instabilités inévitablement créées par les travaux, la bonne période se situe quelques mois après la fin de l'opération ; quand les avis, les commentaires et les images sont encore présents mais sont moins tributaires de l'anecdotique. Là, il est possible de saisir les tensions, les enjeux, les attentes et les nouvelles pratiques en filigrane qui se vivent entre le transport public, les espaces urbains et les habitants.

Un aménagement des transports est autant une force de proposition qu'une réponse à des besoins fonctionnels. L'étude sociologique est un moyen pour comprendre les nouvelles données d'une situation, les modes d'appréhension et d'expression des usagers, les nouveaux comportements en germe. Elle se veut un apport indispensable à une communication qualitative et efficace.