



HAL
open science

Atelier Métropole Montagne : "je t'aime, moi non plus"

Marie-Christine Fourny, Emmanuel Roux

► **To cite this version:**

Marie-Christine Fourny, Emmanuel Roux. Atelier Métropole Montagne : "je t'aime, moi non plus". [Rapport de recherche] Grenoble Alpes Métropole, 3 rue Malakoff, 38031 Grenoble cedex; LabEx ITEM. 2017. hal-01576050

HAL Id: hal-01576050

<https://hal.science/hal-01576050v1>

Submitted on 22 Aug 2017

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.



Open licence - etalab

Atelier

Métropole

Montagne

« Je t'aime,
moi non plus »

Documents
d'analyse



GRENOBLE • ALPES
MÉTROPOLE



Labex Item



MÉTROPOLE
MONTAGNE

Commanditaire :

Grenoble-Alpes Métropole, dans le cadre d'une convention avec l'UMR PACTE

www.lametro.fr

Contact :

Alexandre MIGNOTTE

Chargé de mission politique montagne et relations aux PNR

Service Coopération Territoriale

DGA Cohérence territoriale

Alexandre.mignotte@lametro.fr

Partenaires :

Labex Item

Enseignants/Chercheurs :

FOURNY Marie-Christine marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr

ROUX Emmanuel emmanuel.roux@univ-grenoble-alpes.fr

Elèves du master Ingénierie du développement territorial et de la transition à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble.

REMEUR Gaëtan M2 IDT² remeurg@gmail.com

THEROND Stéphane M2 IDT² st.therond@gmail.com

FLOREZ Lorena M2 IDT² lorenitaf29@gmail.com

VILLARD Elodie M2 IDT² villard.elodie@gmail.com

LOIACONO David M2 IDT² david.loiacono@e.ujf-grenoble.fr

MAGNARD Candice M1 IDT² candice.magnard@gmail.com

CONDE Emmanuelle M1 IDT² emmanuelle.conde@hotmail.fr

BAMBINA Clara M1 IDT² bambina.clara@gmail.com

BLAZER Tanguy M1 IDT² tanguy.blaz@gmail.com

BLANC Eloi M1 IDT² eloiblancbessat@gmail.com



Sommaire

Contexte introductif	4
Méthodologie Appliquée	4
Documents d'analyse.....	5
L'analyse thématique	5
HABITER EN MONTAGNE.....	6
LOISIRS.....	8
QUALITE RESIDENTIELLE.....	10
DIFFERENCIATION	14
SERVICES.....	19
TRANSPORTS	23
IDENTITÉ.....	29
FUTUR.....	31
Conclusion de l'analyse thématique	35
Profils typologiques.....	40
L'Analyse par massif	49
Introduction	49
PORTES MATHEYSINE.....	52
PORTES TRIEVES	54
VERCORS.....	57
CHARTREUSE	61
BELLEDONNE	65
PORTES OISANS	69
Synthèse de l'analyse par massif	71
Conclusion des analyses.....	72
A la recherche du futur de la Métropole-Montagne	75
Méthodologie de la page Facebook.....	75
Méthodologie des porteurs de parole	77
Conclusion générale	86



Contexte introductif

La métropole de Grenoble est constituée d'un territoire géographique particulièrement intéressant à étudier puisqu'il est le seul en France (avec peut-être la Métropole de Nice) à lier dans un même espace administratif, ville et montagne. Aujourd'hui, et après des élargissements successifs, la structure intercommunale inclut de nombreux territoires classés en zone dite de montagne. Cela implique une redéfinition des politiques dans un souci d'adaptabilité aux contraintes posées par les spécificités géographiques. Toutefois, il ne s'agit pas de faire des politiques différenciées entre les communes de montagne et les autres, mais bien d'agir dans un ensemble systémique prenant en compte les différenciations des 49 communes. Pour cela, la métropole a missionné le laboratoire PACTE et le master IDT² de l'Institut de Géographie Alpine dans le but de mieux cerner les pratiques et représentations des navetteurs transitant entre les espaces de montagne et de villes : il s'agit donc de personnes se rendant à Grenoble dans le cadre de leur travail, mais habitant à sa périphérie montagnarde.

Le groupe de travail est constitué de dix étudiants en master Ingénierie et Développement Territorial et de la Transition (IDT²). Il a effectué 51 entretiens embarqués (c'est-à-dire entretien avec les personnes effectuant en direct le trajet en voiture, bus, ou train). L'objectif consistait, par le biais d'un guide d'entretien, à comprendre certaines questions que l'on peut légitimement se poser : pourquoi faire le choix d'habiter en montagne mais de se rendre régulièrement à Grenoble ? Depuis quand ces personnes habitent-elles en montagne ? Quelles sont leurs pratiques en montagne et en ville ? Quelles sont leurs représentations et sentiments d'appartenance ? Autant de questions qui permettent de mieux appréhender l'existence –ou non- de connexions entre ces deux milieux. En s'élargissant de manière successive, la métropole grenobloise a par conséquent le devoir de comprendre les dynamiques qui l'animent en son sein mais aussi celles qui sont à sa périphérie avant de penser à mettre en action des politiques publiques.

Méthodologie Appliquée

La mission commanditée par la Métropole a préalablement démarré cet été avec le stage de Gaëtan Remeur (étudiant IDT en fin de master 1). Durant quatre mois, l'étudiant en question a réfléchi et travaillé sur la commande avec le laboratoire Pacte et Alexandre Mignotte (chargé de mission « montagne » à Grenoble-Alpes Métropole) pour comprendre les enjeux et les objectifs d'un tel travail. L'élaboration d'un atlas cartographique pour mettre en image les différents facteurs montagnards, puis d'une méthodologie précise dans l'optique des entretiens qui devaient démarrer pour la rentrée universitaire de septembre 2016. Par la suite, l'ensemble des étudiants s'est approprié ce travail afin de pouvoir rapidement commencer à mener les entretiens embarqués.

Douze parcours ont été identifiés au préalable dans les secteurs du sud grenoblois, de Belledonne, de l'Oisans, du Vercors, du Trièves, de la Matheysine et de la Chartreuse. 51 entretiens qualitatifs (10 par binôme) ont été réalisés d'une durée moyenne de près de 18 minutes. L'idée a donc été suivie



d'effectuer ces entretiens de façon « embarquée » c'est-à-dire durant les trajets des navetteurs (stop, covoiturage, bus, train) afin d'être au plus proche de notre sujet : la dualité ville-montagne.

Par le biais d'une retranscription complète de chaque entretien, puis de l'incorporation de ces discours dans une grille d'analyse, il a été établi par une méthodologie précise, de commencer par une analyse thématique de l'ensemble de ces entretiens.

Documents d'analyse

Ce présent document regroupe 3 analyses différentes : analyse thématique, analyse par massif et profils typologiques. Chacune d'entre elle possède une introduction permettant de comprendre l'intérêt d'un tel travail. L'ensemble de ces analyses est tirée des discours recueillis auprès des navetteurs transitant entre la Métropole de Grenoble et les zones de montagne.

L'analyse thématique

Ce travail n'a pas la prétention de réaliser une analyse exhaustive des relations entre les zones urbaines de la métropole de Grenoble et ses montagnes environnantes. En effet, le discours de 51 personnes, dans des massifs différents, ne peut constituer une réelle opinion légitime visant à représenter l'ensemble de la population. Il vise toutefois à mettre en lumière des dynamiques et pratiques existantes d'après les discours d'habitants, tout en espérant pouvoir aider à l'action de la métropole.

L'analyse thématique a pour objectif de mieux appréhender les propos récoltés lors des entretiens. Cette analyse possède deux fonctions principales. Il s'agit de prendre en compte les témoignages récurrents mais aussi de faire ressortir des propos moins évidents et révélateurs de signaux faibles. Il y a ainsi un résumé pour chaque thème et sous-thème abordé. L'analyse se veut à la fois brève, claire et concise. L'idée est d'avoir un aperçu rapide de l'ensemble des propos. L'intérêt à terme est de croiser les données afin de mettre en exergue des paradoxes, nuances ou complémentarités.

Les thèmes que nous avons développés sont : habiter en montagne, raisons d'installation, loisirs, qualité résidentielle, différenciation, services, transports, identité, futur. Chaque thématique a été analysée d'après une grille d'analyse qui a permis le découpage des entretiens, et donc facilité l'exercice de synthèse qui a suivi.



HABITER EN MONTAGNE

Les différentes sous-thématiques liées à ces questions ont été abordées lors des 50 entretiens. Toutefois le discours se révèle minime pour le sous-thème "Raisons d'installations" tandis qu'il est plus élevé pour le sous-thème "Facteurs Montagnards". Ce dernier aspect peut signifier que les habitants métropolitains ne se sont pas posé la question sur la définition des facteurs montagnards, sur ce qui fait une montagne, mais qu'ils se sont plutôt demandé la raison de leur lieu d'installation.

Ce qui se répercute de la thématique « Habiter en montagne » est que, dans un premier temps, les raisons principales d'installation, en partie, ne découlent pas des facteurs dits de montagne. En effet dans les « facteurs montagne », les conditions climatiques, dont les hivers rudes sont abordés dans un premier point, mais les habitants ne semblent pas tenir rigueur de ces conditions plus difficiles voyant le long terme plutôt que les saisonnalités. C'est-à-dire que les individus préfèrent s'installer en montagne pour la qualité de vie, la proximité de la nature pour tous, les aménités positives de la montagne, et ne sont pas repoussés par les contraintes de vie et les acceptent même. Pour certains ces contraintes sont même nécessaires à la montagne et la caractérisent car sans elles la montagne n'est plus. Tout cela fait écho aux temps de déplacement sur les routes plus difficiles à conduire en raison de virages à fort angle, têtes d'épingles.

Les raisons d'installations ne sont pas citées comme des facteurs montagnards : en effet la famille, la santé, et même les coûts de foncier moins élevés en montagne ne sont pas définis comme facteurs montagnards. D'un côté les raisons d'installations sont pragmatiques, l'installation se fait par rapport à des critères bien définis comme la proximité d'une ville, une meilleure qualité de vie, un coût apprécié et un accès la propriété plus facile. Ainsi, les facteurs montagnards se retrouvent dans un aspect plus représentatif, tel que le ressenti de saisons, le ressenti de la dangerosité des routes, le ressenti de l'apport de la montagne en termes de pratiques notamment sportives. En effet dans les raisons d'installations les individus ne font pas mention des pratiques associées à la montagne, en aucun cas les individus ont défini une raison d'installation pour pouvoir la pratiquer mais invoquent le rapprochement de la famille, en fonder une, dans un environnement plus sain.

Pour conclure, les raisons d'installations répondent à des critères mais qui ne sont pas définis par les résidents comme facteurs montagnards. Pour autant, on observe bien quand même plusieurs spécificités de la zone montagne caractérisées par les pratiques de loisirs, la mobilité, le climat. Si l'on peut considérer les espaces de montagne de la métropole Grenobloise comme des espaces péri-urbains, voire même de banlieues, ces territoires présentent des différences importantes avec les espaces périphériques des métropoles en plaine.

RAISONS D'INSTALLATION

Les raisons d'installations varient mais plusieurs thématiques en ressortent. En tout premier vient une installation pour une meilleure qualité de vie en montagne due à la proximité de la nature, un air moins pollué. Les navetteurs préfèrent ainsi s'installer en montagne où leur santé serait



FACTEURS MONTAGNARDS

Les facteurs montagne se décrivent de plusieurs manières par les habitants : ce qui en ressort au premier abord est la montagne en hiver. Ce qui caractérise une montagne est son revêtement de blanc l'hiver, la neige, qui est omniprésente et qui définit les conditions de déplacement. En effet les habitants de zone de montagne, lorsqu'ils abordent les conditions climatiques et la neige, associent leurs trajets qui dépendent des routes et de leur déneigement. Il est expliqué par ces habitants que les routes sont plus vite déneigées en montagne qu'en ville souvent et ce très tôt le matin, au contraire de la ville ce qui bloquent les personnes non équipées dans les zones de vallée. On observe donc des plaintes plutôt envers mes citadins non équipés et moins habitués à la conduite sur des routes enneigées bloquant la circulation et empêchant ainsi d'arriver sur leur lieu de travail à l'heure. Dans les conditions climatiques les métropolitains relèvent également la température qui est beaucoup plus rude en hiver, souvent démontrée par une perte globale de 4 à 5 °C entre la ville et la montagne. L'hiver, cette perte de degré est compensée par un chauffage plus important, ce qui amène un coût non négligeable. L'été, cette perte de quelques degrés est bénéfique, Grenoble étant caractérisé comme « étouffante » en été, la montagne est alors un endroit agréable puisque frais et plus respirable. La montagne est associée à un lieu de tranquillité, de calme et de silence où la nature est omniprésente, permettant aux individus de s'y ressourcer. Cependant pour y accéder les personnes vivant en montagne sont conscientes que les routes sont plus sinueuses et pentues, donc plus dangereuses, impliquant pour eux une adaptabilité pour conduire différemment de la ville. Pour finir sur la cinquantaine d'entretiens effectuée, une dizaine ne présentent pas de réponse à la question posée, car, selon les discours perçus, les navetteurs ne s'étaient jamais posés cette question, certains ne se jugeant peut être « pas assez » en montagne pour s'être intéressé à ce sujet.



Le questionnement autour de la pratique des loisirs, en ville et en montagne, a mis au jour deux discours différenciés. En effet, ce sujet apporte un nombre important de non réponses. Or dans le thème abordé précédemment, les raisons d'installation, le discours d'une majorité d'habitant portait sur le fait de s'éloigner de la ville ce qui pourrait donc amener à ce rejet et expliquer que les habitants en zone de montagne ne pratiquent aucun loisir en ville, s'y rendant pour leur travail et éventuellement pour des courses et des services d'administration qu'ils ne considèrent pas comme des pratiques dites de loisirs. Les loisirs en ville et les loisirs en montagne sont donc bien distingués. Au-delà de ce premier aspect, à travers les entretiens, les résidents métropolitains nous ont fait part de leurs pratiques plutôt culturelles en ville et plutôt sportives en montagne. Les pratiques en ville impliquent un coût : le cinéma, le théâtre, les concerts, les festivals ou bien même sortir entre amis, collègues en allant dans des bars, restaurants, boîte de nuits, toutes ces activités sont par conséquent payantes.

A contrario, en montagne les pratiques, pas toutes encore une fois, sont gratuites, comme les balades, le ski de randonnée, le VTT, et cela une fois que les pratiquants sont équipés. Il leur suffit juste de sortir de chez eux, les habitants de milieux de montagne insistant sur le fait que la nature est directement chez eux. Chaque pratique est donc liée directement à l'environnement, et si des loisirs venaient à manquer à un endroit, les pratiquants semblent accepter le fait de devoir se déplacer pour les effectuer. C'est également cette question de déplacements que l'on peut observer dans les pratiques en ville où les habitants descendent, prenant une demi-journée pour faire des courses ponctuelles (vêtements, bricolage, et autres objets spécifiques). Certaines personnes semblent contrariées de ce laps de temps jugé comme long, mais l'acceptent dans le long terme ne souhaitant pas que les commerces et les « grandes enseignes » s'implantent en montagne de peur que cela dénature la montagne, les grands commerces ne faisant donc pas partie des facteurs montagnards. Les activités en ville sont des activités davantage programmées, comme par exemple une date de concert, une séance de cinéma. A l'inverse, les activités en montagne sont moins définies dans le temps, les habitants ne programmant pas leur balade, cueillette, etc... Mais cependant il est à noter que chaque individu pratique ses propres loisirs ce qui représente une palette multiples d'activités que nous avons regroupé par thématique.

Pour conclure, il y a donc une réelle distinction spatiale dans la pratique des loisirs dans nos deux espaces différenciés. D'un côté, la zone montagne semblerait être un « terrain de jeu » global, où chaque espace peut devenir territoire de loisirs (même si cela peut se nuancer : cf. le ski alpin ne s'effectue qu'en zone délimitée). De l'autre, les loisirs en ville semblent marqués par cette discontinuité entre les lieux, et l'utilisation obligatoire de déplacements. Ce discours est toutefois critiquable, car de nombreux loisirs en montagne (ski de randonnée, promenade...) peuvent amener à effectuer des trajets parfois plus élevés que pour se rendre en ville. Il en ressort donc une opposition ville/nature mais aussi une complémentarité entre des espaces vécus et pratiqués de manière spécialisée. Cela renforce finalement la division entre deux catégories spatiales, bien qu'elles soient toutes les deux connues et pratiquées.

LOISIRS EN VILLE



Tout d'abord sur une –presque-majorité d'entretiens il n'y a donc pas eu de réponses à cette thématique, six d'entre eux montrant une propension à rester au domicile, ne pratiquant aucun loisir en ville, certains allant volontairement se caractériser comme « casanier ». D'autres ajoutent que tous leurs loisirs désirés se trouvent déjà vers leur lieu d'habitation, en montagne. Dans notre étude, on recense donc une vingtaine de personnes qui évoquent le fait de pratiquer des loisirs en ville. Ces loisirs se rejoignent dans une thématique qui est la culture. Dans cette thématique les usagers associent comme loisir de ville le théâtre, le cinéma, les festivals, les concerts, ainsi que tous les divertissements ponctuels, n'hésitant pas à descendre, pour aller voir un évènement culturel qui leur tient à cœur. Les habitants des territoires de montagne « descendent » en général le week-end ou bien restent en soirée, après leur travail pour sortir. En effet les discours font ressortir une utilisation des espaces urbains pour aller dans des bars, restaurants ou boîtes de nuit avec des amis, des collègues, leur famille, leur compagnon/ compagne. De plus les résidents de l'espace métropolitain semblent descendre généralement une demi-journée, souvent le samedi, pour faire leurs courses, dont nous pouvons citer l'achat de vêtements, lié au bricolage, des tenues spécifiques comme les tenues de ski : ce sont donc des grandes enseignes ne se trouvant pas ou peu en espace de montagne. Certains habitants profitent également de la proximité de la ville pour effectuer des courses plus quotidiennes telles que le marché.

LOISIRS EN MONTAGNE

Tout d'abord, il est important de notifier qu'un certain nombre de nos entretiens n'ont pas permis d'obtenir un discours vis à vis de cette thématique. Une seule personne a d'ailleurs évoqué le fait de ne pas pratiquer pas la montagne, se définissant elle-même comme casanière. La pratique physique de la montagne semble être ce qui ressort véritablement concernant les loisirs en montagne. C'est-à-dire le sport en général. Le sport peut être décliné comme suit : en premier lieu la randonnée qui est pratiquée par chaque habitant ayant répondu positivement à la pratique en zone de montagne. Il est intéressant de voir que certains discours font état d'une distinction entre marche, promenade et randonnée, suivant la durée de l'activité. Dans le domaine du sport, s'ensuit l'activité ski, présente comme une activité prédominante. Par le ski, on entend la pratique sous toutes ses formes, telles que le ski alpin, le ski de fond, ou encore la pratique montante du ski de randonnée. On peut retrouver d'autres pratiques sportives telles que le VTT, le vélo de descente, le triathlon, le trail, la course à pied, les raquettes. D'autres activités sont présentes dues à la faune et la flore de la montagne comme la chasse, la pêche et le jardinage, certains habitants précisant qu'ils vont à la cueillette de mûres, de baies, de champignons, marrons, châtaignes. De plus le loisir en montagne se pratique comme un moyen, pour les individus, de se ressourcer. Pour conclure, ces activités de loisirs peuvent aussi se présenter dans des clubs ou des associations (clubs de sport, de musique, de sophrologie,...) témoignant là d'une véritable vie locale, comme abordé dans la thématique suivante.

QUALITE RESIDENTIELLE



La qualité résidentielle passe en grande partie par les trois grandes sous-thématiques abordées plu précisément ensuite : vie locale et donc sociale, transports, services. Ces trois sous-ensembles cumulés permettent clairement d'assurer une bonne qualité de vie recherchée par tout nouvel habitant. En zone de montagne, on peut souvent penser qu'il peut y avoir certains manques. Si, parfois, c'est bien le cas, cela semble clairement compensé par des modes de vie différents : « *c'est majoritairement l'associatif qui pallie le manque d'activités. Les activités se montent via les « associations ».* » « *Quand notre 2e est arrivé, ce sont les voisins qui ont gardé le premier, on se rend beaucoup plus service ici [qu'en ville]. Il y a plus d'interactions avec les voisins.* » Cette qualité résidentielle s'explique aussi par la présence (toutefois pas vraie partout) d'un ensemble de services permettant de vivre «normalement», tout le monde possédant des besoins et des attentes : « *tu veux quand même avoir un boulot, avoir une proximité de richesses donc de possibilité de travailler.* » Comme il a pu être visible, beaucoup d'habitants démontrent l'importance de la présence des services primaires : la poste, une boulangerie, une boucherie... La présence de zones agricoles permet aussi de revendiquer une certaine consommation locale de produits, par le biais de marchés, véritable atout de qualité : « *On a tout ce qu'il faut, fromages, lapins, bœuf... si je veux du fromage je vais au-dessus de Lans en Vercors, il y a le pic Saint Michel qui fait le fromage de chèvre et c'est beaucoup moins cher qu'au supermarché.* » Pour certains, il faudrait même aller plus loin, pour assurer cette indépendance et une plus grande autonomie : « *l'espace rural n'est pas assez mis en valeur, c'est sûr, on a tous les espaces pour cultiver et produire ici alors qu'on doit descendre pour acheter.* »

Cette volonté d'avoir plus de liberté, et de conserver cette distinction avec « ceux d'en bas » est bien visible, avec certaines réticences observables : « *les gens ne veulent pas de logements sociaux, de gens d'en bas, et donc il y a eu non réélection du maire.* » Parfois, il y a même chez certains ce rejet de la ville qui peut nuire à la qualité de vie résidentielle : « *avec la ville je me dis qu'on n'est vraiment pas assez loin et on est bourrés de pollution ici quand même, parce que le nuage de pollution il arrive pile poil là.* » C'est donc parfois tout un contraste avec cette volonté d'avoir la proximité et l'éloignement.

Vivre en montagne, c'est accepter aussi certains aspects que l'on ne retrouve pas en zone urbanisée, comme l'explique une personne : « *on entend la chouette la nuit, on entend le brame du cerf en ce moment, ça fait quinze jours qu'on l'entend hurler toute la journée et toute la nuit, moi je préfère ça que le camion-poubelle le matin à 5h, pour faire un flash sur une caricature.* » Ces aspects peuvent parfois conduire à certaines attentes, du fait « *de problématiques bien différentes que celles de la métropole* » où parfois les institutions ne prennent pas en compte l'espace montagnard comme différent, comme le montrent les habitants : « *tailler les haies : une fois par an ce n'est pas suffisant* » ou encore « *nous les poubelles on les a une fois par semaine, faut pas se rater.* » Pour autant, certains jugent incompatible d'avoir des attentes, le choix de s'installer en montagne impliquant l'acceptation de ses éventuelles contraintes : « *je n'ai pas envie qu'on devienne assistés, qu'on gueule parce qu'il y a les cloches qui sonnent toutes les heures. Dans certains villages, pas ici, qu'on gueule parce qu'il y a des coqs, qu'il y a des chevaux qui tapent du pied et qui résonnent dans la maison d'à côté. Il faut arrêter d'avoir trop d'attentes.* »

Au final, là où la qualité résidentielle semble la plus visible, c'est au niveau des comportements décrits par certains habitants, qui pour eux, diffèrent complètement de ceux



observés en ville, avec une multitude d'adjectifs : *« plus souriants, rythme de vie différent et moins stressant, prendre le temps, moins à côté des autres, plus de sérénité, plus convivial, plus sympas, authentiques, vrais, ... »*. Ce caractère montagnard qui semblerait donc bien réel, est expliqué par une des personnes questionnées : *« Je pense qu'ils ont un vrai équilibre entre la nature et puis notre environnement technologique, extrêmement compétitif »*.

Pour conclure, ces différents modes de vie ont finalement un prix. En termes de moyens financiers d'abord, la qualité de vie implique des endroits très recherchés, très demandés et donc de plus en plus coûteux, avec cette volonté d'avoir à la fois la proximité de la ville mais aussi son éloignement suffisant : *« Où est ce qu'on peut trouver une maison dans nos moyens forcément, déjà. Suffisamment dans la campagne et suffisamment proche de Grenoble ? Ou du moins de nos « travaux » ? »* s'interroge un habitant. En plus de cela, certaines contraintes viennent apparaître, tout du moins pour certaines personnes, où le fait de vivre en territoire de montagne peut impliquer un isolement et un besoin de la voiture : *« besoin de voiture donc dépendance, dépendance de Grenoble vu que pas loin. »*. Parfois, cet isolement peut donc être une contrainte majeure dans la qualité de vie : *« La meilleure qualité de vie en montagne ce n'est pas forcément vrai partout. Il y a des endroits, tu vas au fin fond de l'Ariège, ce n'est pas forcément une qualité de vie, c'est même plutôt extrême, tu es isolé quoi. »*. Cet isolement se ressent dans le discours d'une catégorie de population plus jeune, où la vie sociale nécessite parfois la présence de services uniquement présents en ville et l'usage d'une voiture. Pour autant, et ce, pour une grande majorité, l'ensemble des qualités présentes comblent les attentes, certains parlant de *« qualité de vie extraordinaire »*. Il y a donc là une certaine volonté de compromis entre nos deux espaces d'étude. Les habitants veulent de la distance avec l'urbain, mais pas au point d'être isolés. Beaucoup craignent donc cette idée de changement en cours, avec de nouveaux modes de vie et l'apparition de villages-dortoirs qui pourraient affaiblir l'idée d'une identité montagnarde, comme on pourra le voir dans la thématique « Identité » évoquée plus loin dans ce document.

VIE LOCALE

La question de la vie locale est essentielle dans un choix d'installation de résidence principale. La vie locale implique le lien social, l'ouverture des esprits, et donc un gain de qualité de vie. Et cela semble se retrouver à travers les différents témoignages des habitants. Le premier constat, qui se retrouve dans une majorité d'entretien, est sans appel : les associations jouent un rôle essentiel dans cette vie locale, avec la possibilité de s'impliquer complètement. Pour autant, il y a là un paradoxe qu'il a été facile d'observer : d'un côté, une grande part des habitants cherchent à s'imprégner dans la vie locale, tandis qu'une autre partie reconnaît ne pas s'impliquer du tout, ce qui ne plaît pas forcément : *« Si on ne supporte pas de rencontrer les autres on s'isole en ville. On n'est jamais plus isolés qu'au milieu d'une foule qu'on ne connaît pas »*.

Cette vie locale semble se rapprocher avec une mentalité différente qui serait présente dans les territoires dits de montagne : *« une mentalité-village »,* où chacun se connaît, et où l'on nous parle souvent d'entraide, de solidarité : préférence à mettre *« 10 ou 15 € de plus et avoir le conseil et la qualité plutôt que d'aller à Carrefour »*. Beaucoup redoutent toutefois un changement visible qui est en train de s'opérer : l'apparition de « villages-dortoirs » impliquant un changement de mentalité et parfois la perte d'une identité montagnarde. Cela rejoint donc une thématique abordée également



pourrait penser qu'une majorité ne veut pas de changements sur le territoire. Cela a été visible auprès d'une habitante de Chartreuse qui nous a confié « *ma montagne vous la laissez comme elle est, vous n'y touchez pas !* ». Mais dans cette phrase, on retrouve bien une attente : laisser le territoire comme il est, et donc garder ces idées de calme et de tranquillité, et pour ainsi dire de ne pas attirer plus de personnes. On observe aussi des attentes auprès de différents services essentiels. La santé, en premier lieu, où certains pointent du doigt le fait de devoir descendre en ville pour pouvoir trouver des services de santé précis. Pour autant certaines zones semblent mieux loties en matière de santé : « *à Grenoble il faut attendre 8 jours pour le médecin avec la grippe, ici non* ». En second point, le problème des transports se fait sentir, point qui sera développé plus tard dans ce dossier. Mais il y a bien des attentes en termes de transport, où d'un côté l'usage de la voiture devient une obligation et une contrainte avec les nombreux embouteillages, et d'un autre des services de transport jugés trop chers alors qu'ils sont peu efficaces dans ces territoires. Pourtant, ces habitants souhaitent vivement que des alternatives soient trouvées contre l'usage de la voiture. Enfin, sur la question des aménagements, on retrouve souvent l'idée de freiner la construction, ou tout du moins de l'intégrer au mieux dans son environnement.

SERVICES DE LA METROPOLE

La qualité résidentielle joue un rôle important dans la décision de venir s'installer en espace de montagne. Cette qualité repose notamment par la présence de services, et donc notamment ceux de la Métropole de Grenoble. Que ce soit en matière de déchets, de voirie, ou de transports, l'institution est un maillon essentiel dans la qualité de vie de ses administrés. Le changement opéré en 2015, d'abord par un élargissement, et l'intégration de nouvelles communes, puis continué en 2016 avec le passage à un statut de Métropole, impliquant de nouvelles compétences, semble toutefois difficile pour certains habitants : « *On perd notre identité de zone de montagne au profit d'une grande Métropole qui de toute façon doit retrouver des individus pour peupler sa métropole et ça c'est terriblement gênant pour nous* » confie un habitant. Cette identité montagnarde revendiquée, parfois utilisée sous le nom de « village de montagne » implique une différenciation avec le milieu urbain, ce qui ne paraît pas forcément dans la gestion des services : « *Il y a eu un changement, passage de compétences. Ici c'est la Métropole et le changement a été très compliqué. La route était défoncée par les chasse-neige. La maîtrise d'ouvrage, les gens d'en bas sont pas vraiment au fait, ce n'est pas les mêmes façons* ». Il y a une certaine attente vis-à-vis de la Métropole, nécessitant une adaptation des compétences en fonction de la zone d'action. Mais, il faut relativiser ces différents discours car il existe une certaine méconnaissance vis-à-vis de l'institution, les opinions relevant donc souvent de représentations.

DIFFERENCIATION

Durant les entretiens, afin de mieux comprendre la vision des personnes résidentes en territoire de montagne, nous leur avons demandé comment elles se représentaient la montagne, la ville et enfin si elles voyaient pendant le trajet une frontière ou une limite entre la ville et la montagne.



En étudiant la grille d'analyse, beaucoup d'adjectifs associés à la montagne ont été cités par les navetteurs. Les plus récurrents sont "nature", "calme", "tranquillité", "sport", "convivialité". En somme, tous ces termes regroupent un vocabulaire mélioratif de la montagne. Celle-ci est perçue comme un milieu naturel et calme où il fait bon vivre. Toutefois, lorsqu'on analyse plus sérieusement chaque terme, on se rend compte d'un réel contraste entre d'une part, une montagne représentée comme un espace avec une bonne qualité de vie et d'autre part, une montagne qui reste un lieu peu vivant, où il est compliqué de se déplacer et d'avoir des activités diversifiées. Ainsi la montagne est définie de manière générale comme un espace calme, convivial mais qui reste inactif. La différenciation s'opère donc avec le discours sur la vie locale très présente et active. On pourrait penser que la présence d'associations, facteur comblant un possible manque de vie sociale, ne remet pas en cause l'espace de « calme » de la montagne.

A travers cette analyse on peut donc voir la nécessité de ces habitants de se trouver dans une commune de montagne avec les avantages de la montagne mais qui reste proche de la ville pour avoir accès aux rayonnements de l'espace urbain.

En ce qui concerne la ville, à première vue, les adjectifs les plus répétés sont péjoratifs comme par exemple "bruyant", "stress", "angoisse", "oppression" et enfin "monde". La ville est synonyme d'embouteillages et de difficultés de circulation. Celle-ci est donc perçue comme un espace négatif par rapport à la montagne, un endroit pollué, bruyant où la qualité de vie est moins bonne qu'à la montagne. Certains résidents en montagne ont même un certain regard négatif sur les citadins et leur mode de vie. Néanmoins comme pour la montagne, en prenant compte de l'ensemble des résultats, la ville est aussi perçue comme un endroit d'activités et de culture qui reste "incontournable" dans leur vie quotidienne puisque c'est en ville qu'ils vont travailler. En outre, pour ceux qui limitent l'utilisation de la voiture, les déplacements sont plus simples grâce à un réseau de transports en commun efficace.

Ainsi, de manière générale, la ville et la montagne sont souvent représentées comme deux milieux antagonistes, deux lieux qui se confrontent. Ils sont pour autant très connectés et dépendent entre eux par les mouvements pendulaires quotidiens qui les animent comme le témoignent les enquêtes que nous effectuons.





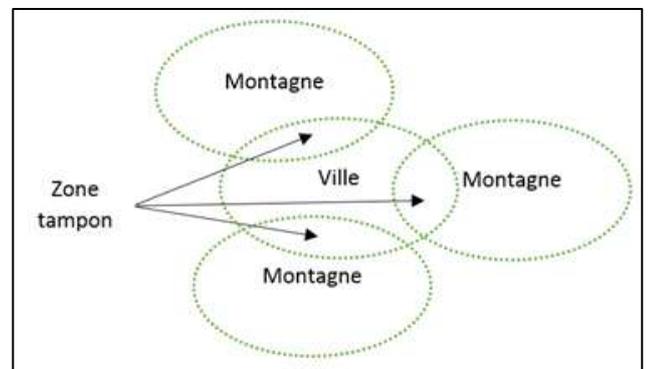
Nuage de mots 3 - Les critères de définition de la ville

Comme décrit précédemment, on observe bien pour les deux nuages de mots, ci-dessus et ci-dessous, les contrastes existant pour définir des mêmes territoires de ville et de montagne.



Nuage de mots 4 - Critères de définition de la montagne

Enfin, lorsqu'on évoque la thématique de la frontière entre ces deux lieux (ville et montagne) les réponses sont plus contrastées. Elles diffèrent en fonction des massifs et des représentations de chacun. Nombreux sont ceux qui ne savent pas ou ne voient pas de limites alors que les adjectifs étaient eux bien distincts. Nombreux aussi sont ceux qui évoquent l'entrée et la sortie de la ville (circulation, densité de l'habitat, bruit, température) ou l'arrivée en montagne (col, altitude, température, pente, végétation) et peu cernent une frontière nette et précise. Les réponses ne situent pas un endroit précis. Il y a toute une zone d'espaces intermédiaires entre le début de la montagne et le début de la ville. Le terme de campagne est souvent utilisé pour définir cet entre-deux.



Dans la représentation ci-dessus on observe bien la distinction entre les différents espaces traversés par les navetteurs. La présence de zones dites tampons sont des endroits séparateurs des milieux urbains et montagnards. Ces endroits pourraient être liés à certains facteurs comme la pente, le ralentissement de l'urbanisation... etc.

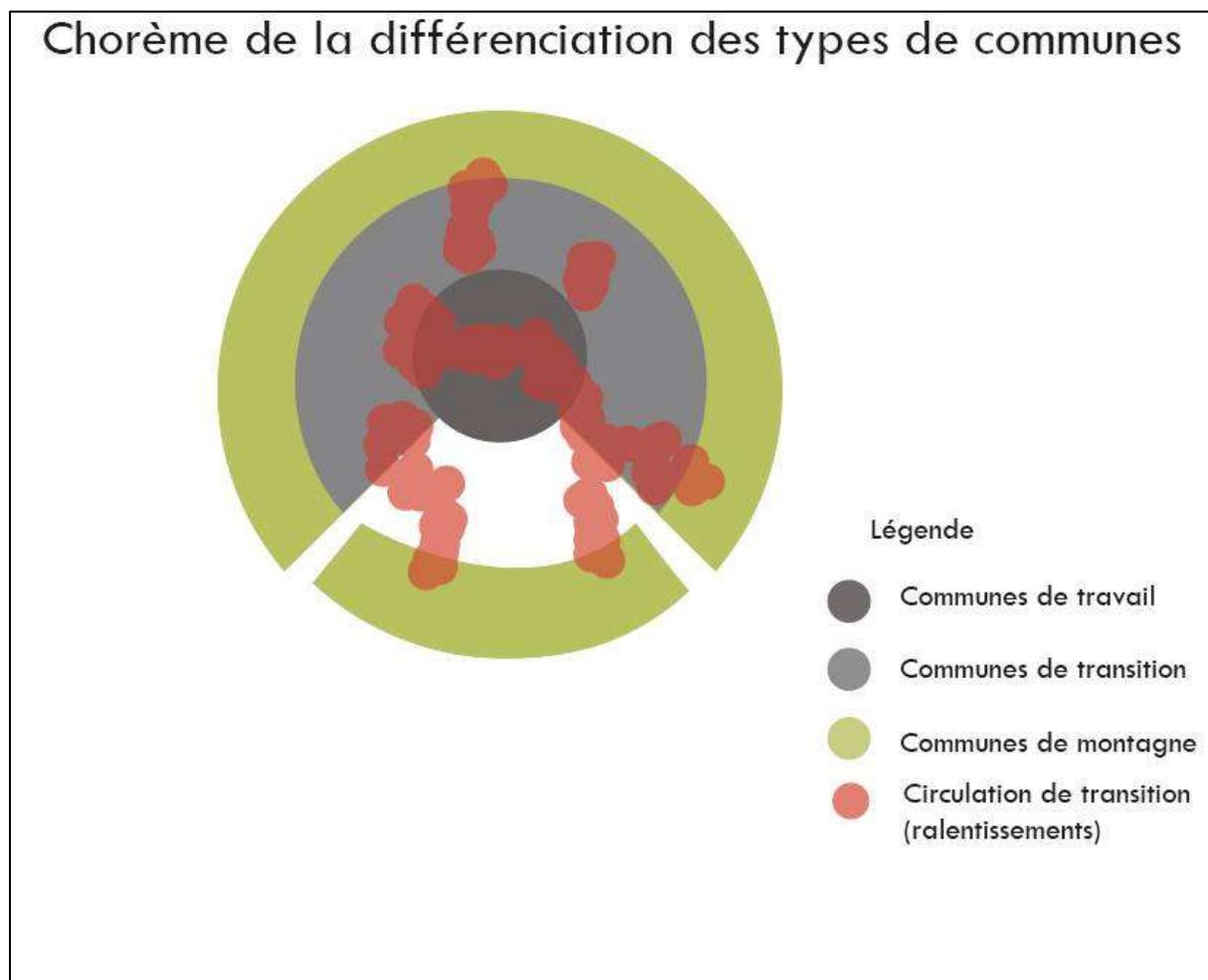


Figure 1 Chorème

Ce chorème symbolise les trois types de communes identifiées par les navetteurs. Le vert symbolise les communes de montagne. Le gris clair représente les communes de transition, c'est-à-dire, les communes par lesquelles transitent les navetteurs lors de leurs trajets quotidiens, pour rejoindre leur commune de travail, représentée en gris foncé. Ce qui est observable à travers les points rouges sont les circulations de transition, notamment les ralentissements.

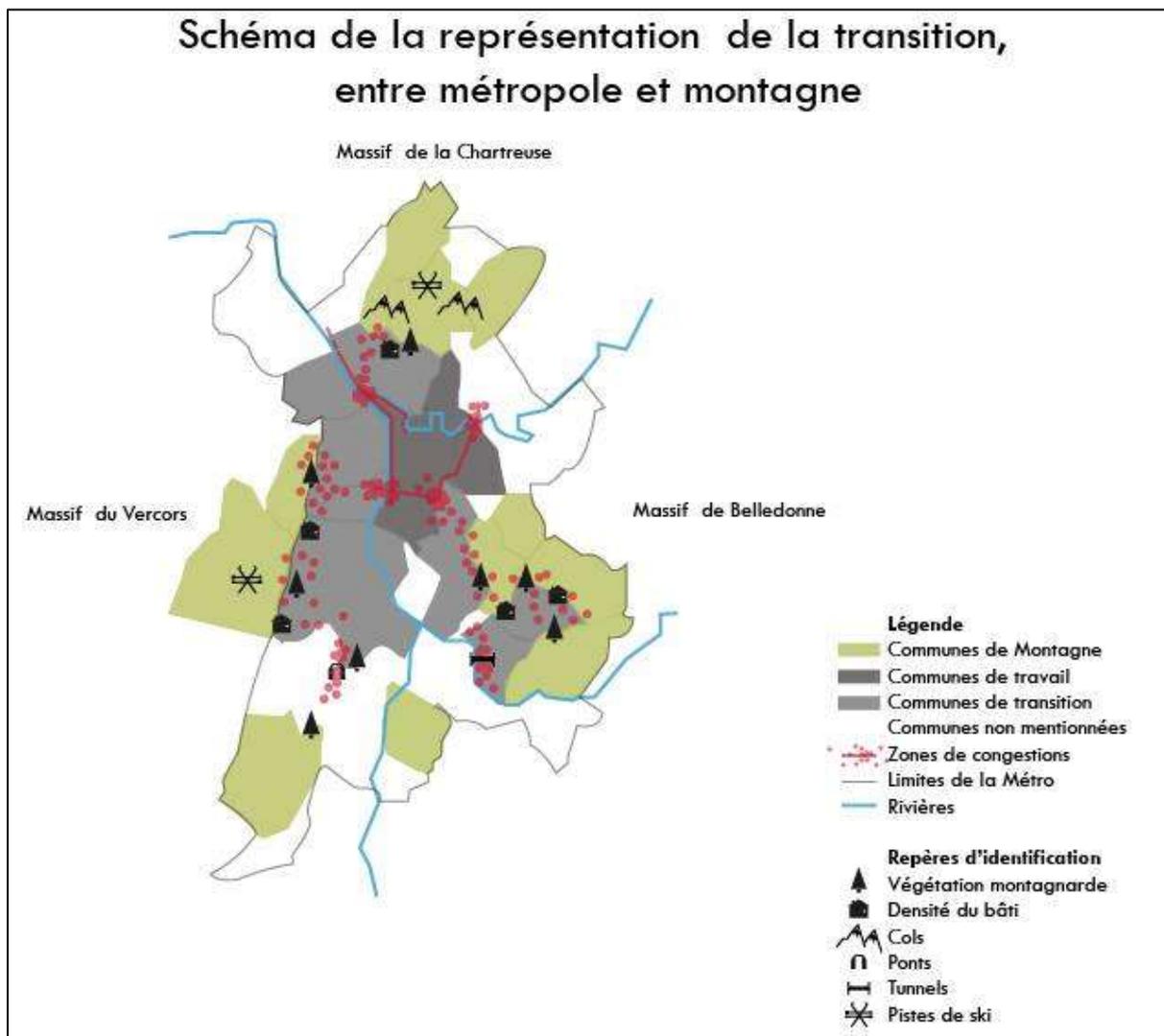


Figure 2 Carte de représentation des frontières

Ce présent schéma représente spatialement le chorème. Les circulations de transition sont devenues des zones de congestion qui symbolisent pour les navetteurs la transition entre commune de montagne et commune de travail. Ce qui en ressort ce sont les entrées de la ville de Grenoble ou les villes avoisinantes. Pour les repères de transition, ils apparaissent lorsqu'ils ont été cités par les enquêtés. Par exemple dans le Massif de la Chartreuse, passer deux cols, l'apparition des pistes de ski, la végétation de montagne et la diminution de la densité du bâti sont des exemples de repères visuels et physiques pour les habitants. C'est donc ainsi qu'ils définissent la transition entre montagne et Métropole.

De manière générale, la ville et la montagne sont souvent représentées comme deux endroits antagonistes. Deux lieux qui se confrontent. Ils sont pour autant très connectés et dépendent entre eux par les mouvements pendulaires quotidiens qui les animent comme le témoigne les discours que nous avons pu analyser.

SERVICES

Après avoir traité du thème des services, nous constatons que le sujet est vaste, que les discours divergent beaucoup selon les opinions, selon les priorités, selon le contexte et le quotidien des habitants métropolitains en zone de montagne, et surtout selon les massifs fréquentés. Malgré cela, des thèmes reviennent fréquemment, avec parmi eux : le transport, les commerces, le domaine de la santé ainsi que l'administratif.

Le transport est le thème le plus abordé durant les entretiens embarqués. Beaucoup de personnes ont des attentes d'améliorations des transports en commun comme en témoignent ces citations « *il faudrait qu'il y ait des horaires réguliers et plus adaptés* », « *sur le plateau c'est la cata, il faudrait améliorer les transports* ». Les transports en communs ne sont pas toujours adaptés mais face à ça, nous constatons en mettant en parallèle avec les résultats obtenus dans le sous thème « usage de la voiture » que son utilisation est aussi décrié notamment pour des raisons d'embouteillage, de perte de temps mais également écologique. Cette contrainte liée au mouvement pendulaire peut être une motivation de départ de la montagne au profit de l'installation en ville : « *C'est pour ça qu'après quelques années de ces navettes, je suis allée vivre à Grenoble* »

Les personnes interrogées ont également souligné le fait que le bus reste le principal moyen de transport pour une partie de la population qui ne peut utiliser la voiture, notamment les jeunes : « *Au niveau des transports, pour les jeunes qui n'ont pas le permis, ça serait plus convenable avec plus de bus* ». Mais pour pallier cette carence, l'autostop et le covoiturage sont répandus : « *Je pense que la Métropole pourrait aussi faire des lieux de stop bien définis* ». Il y aurait donc là une attente vis-à-vis de la Métropole pour effectuer des aménagements permettant l'émancipation de ces nouvelles mobilités.

Au niveau des commerces, beaucoup ont témoigné le souhait de voir s'installer des commerces de proximité pour « dépanner » : « *Il manque peut-être de boulangeries et de commerces* », « *Ce qu'il manquerait c'est plus une supérette de dépannage de proximité ou un truc comme ça* ». Paradoxalement, les populations ayant ces services ne s'en servent pas quotidiennement du fait d'un prix considéré excessif : « *C'est peut être au niveau du prix, pas accessible à tout le monde* ». Ces tarifs appliqués, souvent pointés du doigt repoussent les consommateurs à faire la totalité de leurs courses dans ces commerces. Cette situation n'est pas viable pour une supérette ce qui explique la raréfaction ou du moins l'improbable implantation de ces derniers en montagne. « *Il y a une petite épicerie qui n'est pas ouverte toute la journée avec des horaires un peu différés, ils n'ont pas l'air d'être nombreux à s'y rendre toute l'année* ». « *Il y a bien une supérette, quand il nous manque quelque chose mais c'est cher, donc ce n'est pas possible* ».

En raison de ces pratiques de consommation, les marchés ainsi que les livraisons à domicile restent des solutions appréciées dans ces villages de montagne. Une hypothèse pourrait permettre de répondre à ces besoins : l'installation de distributeurs automatiques comportant des denrées de première nécessité pourrait être envisagée en réponse à cette demande de « dépannage ». Car, ce qui peut grandement ressortir des différents discours, c'est le manque de choix dans les services en zone de montagne : beaucoup nous citent des exemples concrets de ce qu'il manque, comme une boulangerie, une boucherie, etc. Pour une majorité, il s'agit donc là de s'adapter en utilisant les services existant et en allant chercher les services manquants dans les zones urbaines.



Concernant maintenant les services proposés par la Métropole, il nous a semblé utile de rappeler la méconnaissance d'une partie de la population vis-à-vis de ses compétences. Cela s'explique aussi bien par du désintérêt « je n'ai pas le temps » que par de l'incompréhension autour du changement de statut de l'agglomération.

QUALITE DES SERVICES

Après avoir lu l'ensemble des réponses concernant ce thème nous pouvons noter que sur l'ensemble des sujets abordés, les avis divergent beaucoup et sont la plupart du temps radicalement opposés. En effet plusieurs habitants confient être pleinement satisfaits des services présents dans leur communes ou alors identifient la campagne comme un territoire avec moins de services et acceptent cela, « c'est à l'échelle ».

Cependant, 5 grands sujets sont abordés le plus souvent quand l'on parle de qualité des services :

- Les commerces : Le plus souvent les habitants semblent déplorer le manque de commerces de proximité de type superette ou épicerie. La dépendance à la voiture, « *on est tributaire de la voiture* », et la difficulté de circulation en ville sont des arguments avancés pour expliquer ce manque. Mais majoritairement les personnes ayant un service à proximité disent ne pas s'en servir du fait du prix et celles qui n'ont pas ce service ont conscience que cela ne marcherait probablement pas. Un marché manque aussi à une partie de cette population mais quand il est présent cela semble « bien marcher » et être un bon substitut à un commerce de proximité permanent.
- Le bus : « *les bus ne sont pas assez fréquents* », « *il n'y en a plus après* », « *des horaires inadaptés* » voici les critiques négatives qui ressortent le plus des entretiens. On peut noter qu'une personne interrogée était satisfaite du service de bus qui relie son village à la ville mais soulignait la difficulté de se déplacer une fois arrivé en ville notamment dans les quartiers défavorisés.
- Les services sociaux et de santé : beaucoup déplorent « la centralisation des services » vers la ville. Cela s'accompagnant, selon eux, d'une perte de qualité. D'autres se montrent très satisfaits de pôles médicaux présents en montagne.
- Le secteur éducatif tout comme le secteur culturel représente soit un manque important soit une source de satisfaction dû à leur présence.
- On peut relever aussi soit un manque de stations-services au sein des massifs, ou une télécommunication très bonne permettant de travailler à son domicile.

Au-delà de ces thèmes, deux populations semblent plus pâtir du manque de services : les jeunes n'ayant pas encore le permis, notamment pour le transport et la culture, et les seniors qui ont conscience des difficultés pour rester vivre en montagne.



les infrastructures hospitalières et de santé, plus d'écoles, un plus grand nombre d'artisans, meilleure accessibilité aux banques, développer le volet culturel à l'échelle des communes, meilleur déneigement. Notons tout de même que beaucoup ont conscience que développer nombre de services pourrait créer une ville à la campagne et rares sont ceux à souhaiter cela. Enfin une partie de la population n'a aucune attente de services supplémentaires et souhaite préserver au maximum son cadre de vie : « *Vous me laissez ma montagne et ma campagne comme elle est* ». On retrouve donc cette idée d'euphémisme dans lequel les gens ne disent ne pas avoir d'attente, et donc laisser l'espace comme il est : il y a donc l'attente de ne rien changer.

SERVICES DE LA METROPOLE

Pour commencer nous constatons que le sous-thème des services de la métropole n'est pas des plus aisés à traiter et à analyser. En effet au vue des grilles d'analyse nous observons un faible taux de réponses, notamment dû au fait que ce sujet n'a pas été systématiquement abordé lors des entretiens.

Nous notons qu'une partie des répondants ne peuvent citer aucun des services de la Métropole, cela s'expliquant dans la plupart des discours par une méconnaissance de l'institution et de ses compétences associées. En ce qui concerne le reste des répondants, qui ont su citer des services de la Métropole, nous relevons 3 thèmes récurrents. Le thème du transport en commun est celui qui revient le plus souvent. Deux discours peuvent lui être associés. Le premier reconnaît une évolution positive notamment sur le réseau. Un deuxième est plus critique sur le réseau, avec des arrêts de bus seulement dans les centres de villages mais surtout il relève un réel problème à propos des horaires trop orientés pour les actifs.

Le thème du déneigement arrive en deuxième position, avec un problème de compréhension vis-à-vis des compétences. Là aussi deux discours contradictoires sont observés. Une partie se montre satisfaite du déneigement et une deuxième note des problèmes notamment tôt dans la journée. Le thème des déchets fait également partie des services les mieux connus. Cependant pour ce sujet aucune critique négative n'est à déplorer.

Enfin quelques autres thèmes ont été abordés de façon plus ponctuelle comme la gestion de l'eau, l'appartenance subie à la Métropole et la crainte de cotiser pour des services dont ils n'ont pas l'usage. D'autres ne voient aucun changement depuis leur intégration dans la métropole.



TRANSPORTS

Habiter en zone montagne impute donc une obligation d'usage et de dépendance vis-à-vis de la voiture, comme beaucoup de personnes interrogées nous le confient. Cette dépendance est, selon les uns, quelque chose de négatif, mais pour d'autres un facteur non négociable. Pour beaucoup, la voiture est devenue une obligation avant toute chose selon plusieurs témoignages : « *Si on n'a pas de voiture ici ce n'est pas possible de vivre, enfin moi sans voiture je ne vivrais pas ici* », « *il y a la nécessité d'avoir une voiture pour aller quelque part* ». L'usage constant de la voiture implique une croissance continue du nombre de trajets et donc de voitures dans ces territoires. On nous parle de « convoi » lors des horaires d'entrées et de sorties de travail, « d'embouteillages lors des périodes de ski ». Pour autant, la voiture reste la seule solution, symbole de facilité et de liberté : « *J'ai des frais d'essence un peu plus élevés, je suis obligée d'avoir une voiture mais j'y gagne un petit peu en qualité de vie* », « *35min en voiture donc rapide. 1 h de transport matin et soir. En voiture je vais tout droit* ». Pour nous montrer cette idée de liberté, un jeune qui venait d'obtenir le permis nous a expliqué comment pour lui le fait d'avoir le permis changeait sa façon de vivre.

Les habitants des zones de montagne sont bien conscients des caractéristiques géographiques de leurs habitats, qui diffèrent des zones de plaines. Plus éloignés, et donc plus isolés des services de transports, ils reconnaissent un usage presque obligatoire de leur voiture, tout en montrant de réelles motivations à utiliser des transports en communs, qui seraient toutefois susceptibles de répondre à leurs différentes attentes : prix, confort, efficacité, flexibilité. Or, aujourd'hui, les attentes ne semblent pas comblées partout. « *Transisère j'ai l'impression qu'ils ont un peu un monopole qu'ils le savent et qu'ils en abusent un petit peu* » nous livre une habitante, visiblement déçue. Un autre nous exprime sa colère : « *pour monter du Prisme jusque chez moi 5 euros, faut pas déconner, fraîchement il faut arrêter, ils sont pas du tout accessibles [les transports]* ». Ce sentiment général de déception est vraiment visible auprès de la population, qui se voit comme défavorisée parce que vivant en zone de montagne. Certes, comme beaucoup nous l'ont dit, habiter en montagne, c'est aussi accepter les différentes contraintes qui peuvent apparaître, mais un sentiment d'insatisfaction générale semble pourtant prédominer, comme nous le résume une habitante de Chartreuse qui ne comprend pas la méthode des autorités : « *Après ça veut dire [l'usage des transports] qu'il faut payer un abonnement pour le tram et le bus. Et bien entendu ils sont en train d'enlever tous les parkings gratuits pour les mettre payants* ». Une personne pragmatique nous livre une phrase de bon sens concernant sa vision des transports en commun : « *c'est rare, et ce qui est rare est cher* » !

Ce manque de services implique parfois les différentes populations à se débrouiller d'eux-mêmes pour se déplacer : « *c'est tellement défaillant qu'ils trouvent d'autres solutions* » explique un père de famille en parlant de ses enfants, qui sont parfois amenés à « remonter » en bus ou en stop, et à faire les trajets en voiture et se débrouiller dès qu'ils ont une voiture. Un autre appuie cette idée, parlant d'une société de plus en plus « individualiste ».



En finalité, beaucoup des personnes interrogées se montrent assez perplexes vis-à-vis des politiques de transports menées en France, et des différentes façons de vivre à modifier. Une personne ayant résidé plusieurs années à l'étranger nous a confié son étonnement par rapport à la politique de transport française, où les réseaux sont incohérents et peu fonctionnels, et où le lien avec la montagne est inexistant. Certains ont toutefois apprécié la mise en place du système de bus *Flexo*, cernant toutefois quelques difficultés (bus trop grands pour la demande, obligation de réservation...). Pour autant, de nombreux problèmes sont à régler, alors qu'une grande partie de la population se dit prête à utiliser les transports en communs pour préserver leurs espaces d'habitations qu'ils savent fragiles et exceptionnels à la fois. Pour autant, pour le moment, de nombreuses personnes rejoignent la vision que nous a donné un habitant : « *[les transports en commun] c'est des gros problèmes d'horaire, pas rentable, et en bas les choses sont très longues, attendre le tram, changer de tram, attendre le tram...* ».

Pour certains, si des solutions ne sont pas trouvées, la montagne perdra de son attrait. L'une des personnes nous confie vouloir se rapprocher de la ville, agacée par cette obligation « insupportable » de devoir prendre constamment la voiture. Une autre personne originaire d'une zone de montagne nous a confié ne pas vouloir habiter là-haut si son travail était à Grenoble, d'où son incompréhension et son agacement vis-à-vis de nouvelles populations. Et, pour finir, comme il avait été montré plus-haut, où certains pensaient que les failles du système de transport étaient peut être volontaire, un habitant approuve ce sentiment : « *je comprends aussi la volonté de certaines personnes ici de pas vouloir que tout soit facile pour qu'il n'y ait pas tant de monde que ça qui puisse venir* ». Phrase qui sonne comme un écho notamment au projet de transport par câble avorté sur le plateau du Vercors par exemple. Projet, qui, d'après nos différents témoignages auraient pourtant pu répondre à de nombreuses problématiques : « gain de temps », « écologiques ». De manière intelligente, un navetteur résume donc sa pensée vis-à-vis des transports : « *on est en train de penser que l'on est propriétaire de cette terre alors qu'on est locataire, et que plus tard il faut que ça continue. Alors je préfère qu'on essaye de faire quelque chose qui se cache un petit peu dans les arbres [cf. un téléphérique]. Et que l'on arrive à pouvoir faire autrement que la voiture* ».

Enfin, pour conclure sur cette thématique, un habitant nous cite un exemple stimulant, nous montrant l'exemple de la politique routière des Etats-Unis, partant d'une 2x2 voies puis construisant de plus en plus de voies au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, pour obtenir un total de 13 voies de circulations, pour au final n'avoir qu'une route encore plus engorgée. Selon cet habitant, les politiques actuelles ne font que suivre cet exemple : « *que ce soit un transport par route, un transport par câble, au-delà de téléportation, si on augmente le nombre de voies, on augmente le nombre de personnes, on augmente les bouchons et on n'arrive pas à régler le problème. Si on augmente les transports ça ne résout rien, ça amène plus de gens* ». Au final, la question des transports en zone de montagne semble vraiment épineuse. L'accessibilité n'étant pas forcément plus difficile qu'ailleurs selon les habitants, il y a donc un réel problème à régler, en trouvant des façons de mobilité nouvelles visant à répondre à des problématiques d'un espace toutefois différent : densité faible et éparpillement de la population, climat, pente, habitudes, identités.

On a bien pu apercevoir dans l'ensemble de cette thématique l'importance des transports dans le discours des navetteurs. La mobilité devient une question majeure une fois le choix de résidence



effectué : il existe toute une interrogation vis-à-vis du lieu de travail et de résidence, et tous les trajets que cela a pu impliquer.



Nuage de mots 6- Les mots définissant la thématique transport

USAGE DE LA VOITURE

Habiter en montagne, c'est aussi faire le choix d'avoir une plus grande dépendance à la voiture. Or, et comme on peut l'imaginer, la plupart des personnes résidant dans les premiers contreforts ou complètement en montagne ont un lieu de travail situé dans la zone urbaine de Grenoble. La plupart des personnes ont donc un usage quotidien en semaine de la voiture, au minimum deux fois par jour. Bien que les bouchons (près de la moitié des personnes nous livrant leurs ressentis emploient le terme) semblent faire partie du quotidien des navetteurs, cela ne semble qu'une contrainte à accepter quand on réside en montagne, même si cela peut « doubler le temps de trajet normal » comme on nous le confie. Les embouteillages allant parfois jusqu'à modifier les habitudes : « j'arrive tôt au travail pour éviter les bouchons, j'arrive avant 7h ».

Mais surtout, la voiture est souvent, d'après les usagers, le moyen de transport le plus efficace et le plus confortable : « moins cher de se garer au parking en ville [que de prendre les transports], et liberté de partir quand on veut », « la voiture c'est ce qu'il y a de plus pratique », « Voiture= radio + chauffage : confort ». Même si parfois certaines contraintes apparaissent avec notamment la difficulté à se garer en ville (« pas de parking à Grenoble », « il faut arriver à garer la voiture dans Grenoble. Pour ça c'est quelque chose... ») mais aussi aux différentes entrées, comme s'interroge une personne : « je veux bien prendre le tram mais où la garer ? ». Il existe donc bien une réelle volonté pour les usagers de s'affranchir de l'usage de la voiture, mais une volonté qui semble bien freinée par certains obstacles, comme peut le confier un habitant : « j'aurai aimé un vrai parking relais parce

qu'on n'a pas la place pour se garer, sur un trottoir ou ailleurs c'est souvent le problème le manque des parkings relais ». D'autres usages semblent prendre de l'ampleur, tel que le co-voiturage ou la pratique du stop, qui paraissent vraiment répandus dans un grand nombre de massifs montrant certaines alternatives possibles.

En résumé, un utilisateur nous décrit parfaitement l'usage de la voiture : *« voiture = tranquillité, + obligation travail »*. L'usage de la voiture restera donc prédominant tant que les prix d'achats et de l'essence seront accessibles. Il dépendra aussi sûrement des autorités organisatrices de transport à répondre complètement aux attentes et aux besoins des transports : des horaires élargis (plus tard que 19h30), des trajets diversifiés (*« j'ai un travail excentré, il n'y a pas de transports »*) et des abonnements à de meilleurs tarifs qui ne fassent plus hésiter les utilisateurs entre usage de la voiture ou du transport en commun.

TRANSPORTS EN COMMUN

Pour répondre à la fois à la hausse de l'usage de la voiture et à la demande croissante, les transports en communs doivent permettre d'améliorer l'accessibilité aux zones de montagnes. Pour la majorité des personnes interrogées, de nombreux points négatifs sont montrés : très peu de passages (*« 3-4 horaires par jour »*), des horaires à rediscuter, des prix parfois élevés (une personne cite une augmentation des tarifs pour les plus de 65 ans).

Ces différents points négatifs conduisent à un rejet de la part de la population de l'usage des transports en communs, certains avouant n'avoir jamais usage des transports en commun. Le problème des horaires est très critiqué : *« si je devais faire les trajets en bus jusqu'à Grenoble, j'aurais un bus à 7h du matin et un bus à 7h du soir », « le problème c'est qu'il y en a un le matin et un le soir quand elle [la fille de la personne interrogée] finit à 4 heures elle attend six heures 20 pour monter donc il faudrait augmenter les fréquences »*. Comme le résume très bien un des navetteurs, les transports semblent avoir été pensés pour les personnes qui travaillent, expliquant donc de bonnes dessertes aux heures pleines, mais avec des heures creuses où les passages se font rares.

Avec l'ensemble de ces points négatifs, beaucoup de personnes semblent se questionner sur la pertinence des transports mis en place : *« Les gens se demandent si ça pas été fait comme ça pour que ça ne marche pas en fait au final »*. *« Ils ont mis en place des transports mais qui ne marchent pas très bien, genre le flexo, les horaires ne sont pas vraiment adaptés. Les collégiens remontent en stop... »*. D'autres pointent à nouveau du doigt le fait que les transports n'ont pas été pensés pour ceux qui vivent en territoire de montagne, avec des lignes s'arrêtant aux portes des zones de montagne, d'où l'usage encore prédominant de la voiture aujourd'hui. Tous ces différents points conduisent donc, comme dit précédemment, à un certain rejet, et un report vers d'autres modes de déplacement : *« après j'avoue que ce n'est pas ma première idée (le bus) si je dois descendre, que je ne veux pas prendre la voiture, je fais du stop du stop en général ça marche »*.

Toutefois, certains aspects du transport en commun semblent bien marcher, notamment avec l'usage du train et de la ligne Grenoble-Gap, jugée comme très utile par l'ensemble des personnes



interrogées : *« sans le train je ne sais pas si je serais allé travailler à Grenoble »*. Les usagers utilisent le terme de « catastrophe » si jamais la ligne venait à fermer. Globalement, l'ensemble des personnes interrogées souhaite réellement une alternative à la voiture passant par les transports en commun, proposant même des solutions : *« beaucoup plus [de bus] mais plus petits »*, *« plus de lignes pour les jeunes »*, *« enlever les doublons de certaines lignes »*. Certains demandent donc *« à voir si il n'y a pas de perte d'argent ni de temps »*, en restant donc en stand-by, attendant sûrement l'amélioration des différents réseaux. Enfin, d'autres se montrent tout de même satisfaits des différents réseaux, notamment vantant les mérites du tram pour rejoindre les centres villes et laisser la voiture aux portes des zones urbaines, certains se questionnant sur les avantages d'implantation de téléphériques, sans doute plus écologiques.

ACCESSIBILITE

Quand on évoque les zones de montagne, on se laisse souvent penser à des zones inaccessibles, ébranlées par le froid, le vent et la neige. Pourtant, en interrogeant les différents usagers de ces espaces, on se rend bien compte que ce ne sont d'abord des espaces pas si éloignés de la ville que l'on pourrait le croire. L'accessibilité en zone de montagne pour les habitants ne semble donc pas être un réel problème, si ce n'est le contraire : les habitants nous parlent davantage de l'accessibilité en centre-ville, cerné par les embouteillages, ce à quoi ils s'accommodent tant bien que mal : *« bouchons aux horaires de pointe, mais sinon le trajet se fait vite »*, *« traversée de la ville galère »*, *« 3h de route par jour »*. Pour pallier ce problème, d'autres utilisent donc d'autres moyens, en s'arrêtant au début des lignes de tram à Fontaine et Seyssins notamment. Certaines regrettent d'ailleurs que les trams n'aillent pas plus loin à l'intérieur des zones rurales. Il y a donc une distinction avec la thématique précédente où cette fois, les personnes semblent plutôt satisfaites de l'offre de transport proposée, même s'ils pointent quelques irrégularités (fréquence des lignes, prix...).

Au final, les différentes réponses obtenues ne permettent pas de clarifier la vraie problématique que l'on se posait : l'accès en montagne est-il plus difficile en raison du climat et d'autres potentiels aléas ? Il semblerait que non, et que la réponse soit donc justement le contraire. Deux constats viennent toutefois développer notre première hypothèse. D'abord sur la question du climat, bien différent en montagne : *« il y a des paysans dans le coin, ils ont tous une lame à l'avant de leur tracteur. Et en fait, s'il y a une défaillance des services publics du déneigement, c'est les agriculteurs qui vont passer dans les rues. Ou la municipalité va s'en occuper directement avec sa tondeuse et une lame. Tout le monde va sortir sa pelle, donc ce n'est pas un souci. Le climat n'est donc pas un souci. »* Ce témoignage montre bien la présence de facteurs différents qui n'apparaissent qu'en zone de montagne. Mais cela est une nouvelle fois contredit par beaucoup, pointant du doigt le fait que vivant à une altitude relativement modeste pour la montagne, ils ne subissent pas de plein fouet ses différents inconvénients comme nous le montrent deux habitants. L'un : *« vit en dessous de 600 m pour éviter la neige »*, l'autre *« vit à 500m et a donc moins de contrainte de neige »*. Pour d'autres, ces contraintes se gommant avec les équipements existants, et donc les pneus neiges en hiver. Et puis, comme nous l'affirme un habitant, la plupart des personnes habitent à *« 30-40 minutes, pas comme s'ils étaient perdus à 2-3 heures »*. Cette proximité fait donc sûrement baisser les conséquences des contraintes.

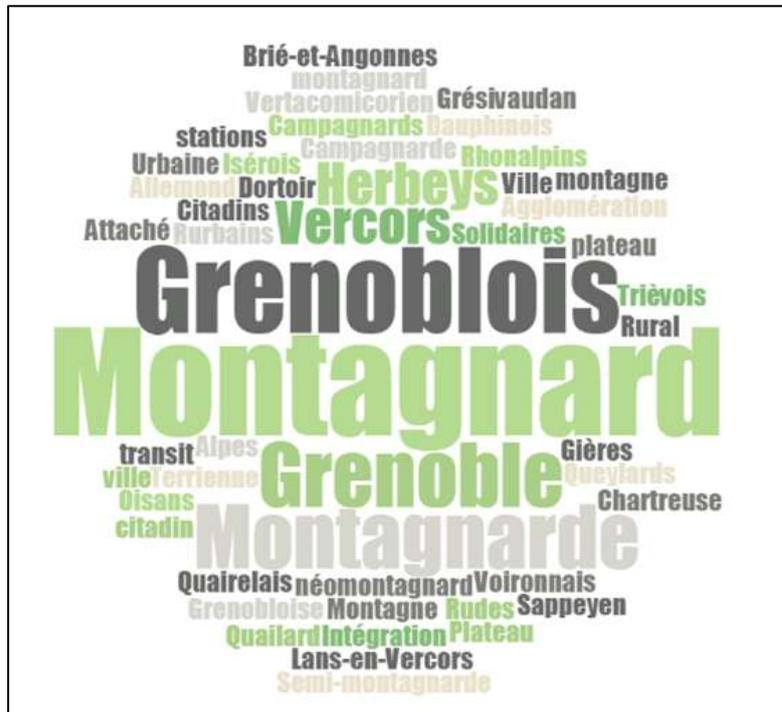


Au final, la perception de l'accessibilité difficile se fait surtout vis-à-vis de la zone centrale urbanisée, avec la perte de temps, l'impossibilité de se garer. Certains prennent donc des propres alternatives : « vélo électrique », « moto pour éviter les bouchons », « décaler les horaires quand on est vieux ». Pour les résidents en montagne l'accessibilité n'est donc pas réciproque : la montagne semble ouverte (possibilité de s'adapter) alors que la ville est au contraire fermée (embouteillages, et problèmes qu'on ne peut résoudre).



IDENTITÉ

Nous souhaitons nous intéresser au sentiment d'appartenance des habitants des communes de montagne. L'analyse des entretiens a permis de faire ressortir cinq grandes « catégories d'appartenance » ainsi que des formes d'identification plus complexes, hybrides, composites.



Nuage de mots 7 - Les différentes identités des résidents

Une majorité d'habitants s'identifient à leur commune de résidence ou au milieu montagnard en général. Certaines personnes se définissent d'abord par rapport à leur commune de résidence : « *Je suis de Brié* », « *Je me définis plus d'Herbeys* » tandis que d'autres personnes s'identifient davantage au milieu montagnard en général, voire s'identifient à des massifs en particulier : « *Je me sens montagnard* », « *De Chartreuse !* », « *On va dire que je suis des Alpes* ». Dans tous les cas, une grande majorité des personnes déclarent avoir un sentiment d'attache à la montagne et une envie de nature et de tranquillité. Les massifs de la Chartreuse et du Trièves sont les deux massifs dans lesquels l'identité montagnarde est la moins prononcée au contraire des massifs de Belledonne et du Vercors où l'identité montagnarde semble très forte.

Une part significative des habitants s'identifient au milieu urbain, voire, pour certains, à Grenoble : « *Je me considère comme urbaine* », « *Peut-être plus Grenoblois* ». Une personne a par ailleurs évoqué l'idée que son identité ne changerait pas si elle habitait dans une autre commune du département ou de la région : « *Je suis Grenoblois, je vais habiter à Saint-Pierre, je serai toujours dans la Région, j'habite dans le même département. Je n'ai pas l'impression de changer d'identité.* ».

Certains habitants s'identifient à plusieurs territoires, de par leurs pratiques et représentations : « *Je ne me considère pas comme Matheysins, je suis fifty-fifty* », « *Plus comme une semi-montagnarde* », « *On est des néo-montagnards, je ne rejette pas complètement la ville, ses services* ».

A l'inverse, certains disent ne pas s'identifier à un endroit en particulier et ne pas ressentir de sentiment d'appartenance en général : « *La notion d'appartenir à la montagne ou à la ville, non moi ni l'un ni l'autre. Je vis ici, mais je n'appartiens pas, ni le contraire. Je n'ai pas cette appartenance au sol comme d'autres pourraient avoir.* », « *Je me sens un gars qui vit dans un endroit tranquille, où il a envie et qui peut aller en ville tranquille boire des coups quand il en a envie. Je suis ni dans une case, ni dans une autre.* »

La dernière catégorie d'identification concerne les personnes ayant quand même une attache, mais hors du territoire métropolitain. Pour beaucoup, le lieu d'origine reste le lieu auquel ces personnes s'identifient : « *De naissance, je serai toujours un mec de la ville même si j'habite en montagne, mais en même temps je me suis attaché à la montagne [...]* », « *En fait je reste attachée à mon avant, quand j'étais enfant, je me caractérise ni citadine ni montagnarde, je vivais en banlieue d'une grande ville.* », « *Je ne suis pas d'ici, alors je me sens... comment dirais-je... en transit ici.* ».

Comme nous l'avons évoqué précédemment, il existe également des formes identitaires plus complexes. Si certains répondent spontanément s'identifier à tel ou tel endroit, d'autres au contraire, n'ayant pas réellement réfléchi à cette question auparavant, montrent une progression de leur réflexion au cours de la discussion : « *Après réflexion, je me considère un peu de la montagne. J'adore le ski, j'adore aller marcher en montagne, oui c'est quelque chose que je recherche* ». Lorsque nous abordions cette thématique au cours de la discussion, certains habitants ont directement fait part de ce qu'ils répondaient quand d'autres personnes leur demandaient d'où ils venaient : « *Quand on me demande, je dis plus que je viens du plateau du Vercors !* », « *Si c'est quelqu'un qui connaît la région, je dis de Vaulnaveys-le-Haut, si c'est quelqu'un qui ne connaît pas la région, je dis de Grenoble, comme ça c'est plus clair.* », « *Mon identité, purement locale, habitant du Vercors ça c'est sûr. Mais après, quand tu es à l'étranger tu ne dis pas que t'es du Vercors, mais tu dis que t'es de la région de Grenoble. Tu t'identifies quand même à l'agglomération, je me sens pas complètement en-dehors de ça.* ».

Beaucoup expriment aussi le sentiment de ne pas se sentir urbain ou citadin mais ce sentiment semble mêlé aux représentations que ces personnes se font de ces deux milieux. Alors, ces personnes s'identifient à un territoire ou à un milieu en s'opposant à un autre, créant ainsi un sentiment d'appartenance : « *En campagne, dès que tu fais une activité, franchement, tout le monde étant un peu isolé, c'est un vrai choix d'aller vers les autres, on ne subit pas alors qu'en ville on subit, ce n'est pas pareil* », « *Je me définis plus d'Herbeys que de Grenoble. Je ne me sens pas grenobloise du tout dans l'âme.* », « *Je suis Quailard, je ne suis pas citadin c'est sûr.* ».

FUTUR

Lorsqu'on compare les discours concernant les évolutions du territoire avec les volontés d'améliorations, on constate qu'il n'y a pas forcément de lien entre la représentation que se font les habitants des évolutions de leur territoire avec leurs volontés d'améliorations. Une majorité des habitants sont venus afin de bénéficier d'un cadre de vie plus calme et « vert » tout en pouvant profiter des commodités de la ville. Néanmoins, si certains habitants semblent noter une évolution de leur territoire allant à l'encontre de ce désir de cadre de vie, par une augmentation des constructions et l'arrivée de nouvelles populations, ces idées ne se resurgissent pas forcément lorsqu'a été abordée la question des volontés d'amélioration. Les volontés d'amélioration concernent davantage des idées « sous-jacentes » de l'évolution de leur territoire. En outre, les améliorations souhaitées concernent surtout les déplacements et les transports, pour faire face au problème de trafic, qui pourrait être vu comme une conséquence de l'évolution des communes de montagne.

Ainsi, certains habitants souhaiteraient davantage de transports en commun, le développement du covoiturage ou du stop. Certains ont déclaré souhaiter la construction d'un téléphérique pour relier montagne et ville. Certains aimeraient avoir une épicerie proche de chez eux pour ne pas avoir à redescendre en cas de besoin. Néanmoins, certaines personnes ne voient pas l'utilité de développer des commerces de proximité, qui risqueraient de ne pas prospérer dans leur commune. En effet, les habitants font bien souvent leurs courses en remontant après le travail, ou s'organisent de telle manière à ce qu'ils n'aient pas besoin de redescendre une fois arrivés chez eux. Alors, la grande idée qui ressort est que ces évolutions territoriales ne sont pas « subies » ou réellement vécues comme des contraintes, mais semblent être le prix à payer pour bénéficier à la fois d'un cadre de vie calme et « vert » et des commodités de la ville. L'idée « d'adaptation », à ce qui pourrait être considérées comme des contraintes, réapparaît dans cette thématique des volontés d'améliorations.

EVOLUTION DE LEUR TERRITOIRE

Sur les 51 entretiens réalisés, les discours des habitants sur la question de l'évolution de leur territoire font apparaître plusieurs grands-thèmes, avec des idées récurrentes. La plupart des habitants ont fait part d'évolutions de type visuelles, à savoir la construction de maisons, de lotissements, ou d'immeubles pour témoigner du développement de leur commune : « *Oui il y a pas mal de constructions en cours, ça se développe* ». Certains évoquent le fait que les maisons sont plus rapprochées les unes aux autres, tandis que d'autres personnes soulignent la construction de logements sociaux : « *Oui il y a des nouvelles constructions, des logements sociaux, un terrain de tennis rénové en logement sociaux* ». Certains évoquent les limitations de constructions dans leur territoire : « *Ils ont limité à Lans par exemple. Ils limitent sur le plateau des permis de construire* ». Une personne a évoqué le fait que les constructions sont de type modernes, ou montagnardes : « *Oui dans la commune de nouvelles constructions, à Barthélémy maintenant il y a des HLM et puis après de nouvelles constructions soient modernes ou montagnardes...* », mettant en évidence l'évolution



des paysages de ces communes. D'autres personnes ont également souligné cette évolution « visuelle » : « *La ville se rapproche, augmentation du nombre d'immeubles, grisonnants, moroses* », « *Dans mon village, ou même sur la route, oui on voit que ça construit, des nouvelles maisons et tout.* ». Certaines de ces personnes évoquent également des évolutions sur le plan démographique, comme signe de développement de leur commune. Beaucoup de personnes évoquent l'arrivée de populations en général : « *[...] il y a beaucoup de turnover. La population évolue beaucoup ici.* ». Certains évoquent en particulier l'arrivée de jeunes, de familles avec enfants, redynamisant les communes de montagne : « *C'est une commune qui est plutôt dynamique, enfin en termes de démographie, elle reprend des familles et des enfants.* », « *Là dans ce lotissement, il y a 24 maisons et je pense que la moyenne d'âge elle doit être entre 28 et 30 ans. Et rien que cette année il y a eu 9 naissances sur 2016. Ça redynamise vachement la ville, pour les années à venir surtout.* ».

Certains habitants parlent des changements de mentalités, du fait de la venue de nouvelles populations : « *On est dans des montagnes qui sont plus proches de la ville. Les gens viennent plus avec des mentalités de ville quand même.* ». Alors, certains déplorent la perte d'une identité, ou du moins la perte de valeurs qui constituaient l'identité de leur territoire : « *Délocaliser tous les points positifs de la ville et après les remonter dans un petit village au final ça deviendrait un grand village, ça deviendrait une ville*", "*Le mode rural est en train de se perdre.*", "*[...] Les villes grossissent de plus en plus tous les jours donc je pense que ce ne sont pas des vrais montagnards. Enfin les gens ils y habitent mais ils n'y travaillent plus. C'est ça le problème, je pense, dans ces lieux-là. [...] Tout ce qui était lieu de pâture, il y en a de moins en moins, souvent, et que ce soient les agriculteurs ou l'agropastoral, l'activité elle est moins importante.* ». Dans la même idée, certains notent des changements des relations entre les habitants : « *Le village de Séchilienne a pris de la population mais ce qu'on observe c'est que les nouveaux habitants sont à part. Il est difficile de nouer des liens avec. Ce sont des gens de la ville, ils sont venus ici pour avoir une maison individuelle, c'est moins cher ici donc ils sont venus pour ça. Après c'est quand même très difficile de nouer des contacts avec eux.* ». Si certains notent le changement de mentalités, plus « urbaines » selon eux, qu'auparavant, une personne a déclaré voir dans cette arrivée de nouvelles populations, une tendance au retour à la nature, à un cadre de vie plus « vert » : « *Moi je pense qu'il y a un retour vers des choses plus simples, naturelles. On fait dire qu'on est en crise et puis c'est vrai. Il y a de plus en plus de gens autour de valeurs plus simples, et c'est la nature qui dépend de ça. Aussi parce que il y a pleins d'endroits qui permettent, de par les infrastructures, les accès, de pouvoir le faire. Il y a de plus en plus d'entreprises qui laissent la possibilité de travailler à domicile. Tout ça je pense que ça favorise un retour à la nature.* ».

En ce qui concerne l'évolution de leur territoire, plusieurs entretiens traitent de l'augmentation des prix, d'une vie plus chère en général. Certains notent la diminution de services ou d'événements, notamment culturels, tandis que d'autres notent une augmentation des services et l'apparition de nouveaux commerces : « *Il y a la salle culturelle toute neuve, pas mal de bâtiments neufs. Y'a des commerces qui sont là depuis 2, 3 4 ans.* ».

Lorsque nous abordions le thème de l'évolution de leur territoire, plusieurs personnes nous ont parlé de l'intégration à la Métropole, des tensions ou bien des enjeux de leur intégration : « *Ça a été un peu tendu quand on est rentrés dans la métropole, en se disant : « Mais mince qu'est-ce que l'on vient y faire ? Est-ce que c'est numérique ? Est-ce que c'est pour avoir le nombre d'habitants suffisants ? »* »



Donc oui, il y a beaucoup de gens qui se sentaient un petit peu délaissés en se disant « Mais qu'est-ce qu'ils vont faire pour nous ? ». D'autres parlent du périmètre pertinent pour la gestion de leur territoire : « Le plateau du Vercors il est grand, et en plus il est sur 2 départements. Il y a un grand débat pour savoir si il faut rester complètement autonome », « Je ne suis pas dans la métropole, Saint-Martin-d'Uriage c'est un petit peu en dehors mais c'est un peu la même logique, je trouve que c'est toujours important de voir à une échelle plus large. Je pense que les problématiques de Grenoble concernent tous les gens qui vivent autour. Profiter des services de Grenoble c'est un peu s'impliquer dans sa gestion. Après c'est le même problème que les mentalités si on veut. Plus c'est global et plus il y a des intérêts forts, des dictatures je dirais, de certaines communes sur d'autres, ça présente des risques si ce n'est pas bien arbitré.".

Certains nous ont parlé de l'essor du tourisme et de l'impact qu'il peut avoir sur le développement de leur commune : *« Je sais que le tourisme en montagne, quand même, c'est en train de se développer. Que l'Isère est passée 10ème département touristique de France, grâce aussi aux montagnes. Mais après de là à se dire s'il y avait plus de monde il y a 10 ans, ou maintenant. Je pense qu'il y en a plus maintenant, vu que démographiquement on augmente en France. ».*

Un des thèmes récurrents lorsqu'on nous abordions l'évolution de leur territoire, concerne les déplacements. L'amélioration de l'accès a été évoqué, notamment l'amélioration des routes : *« Oui, ils ont refait toute la route de Saint-Nizier, c'est agréable pour le ski route, mais oui on a eu des sacrés chantiers d'améliorations sur les routes. ».* Deux personnes nous ont parlé des contraintes de l'utilisation de la voiture lorsqu'elles descendaient des communes de montagne, notamment en raison des parkings : *« Mais clairement les parkings à Grenoble c'est un énorme problème. Moi je veux bien qu'à Grenoble on circule à pied », « Mais c'est vrai que je descends plus comme avant. Parce que c'est vite gonflant, trouver une place. Les parkings sont super chers. ».* Or, cette difficulté de circulation amène à repenser la question des services de transport, afin d'éviter l'usage de la voiture dans les zones soumises à une congestion du trafic routier.

VOLONTES D'AMELIORATIONS

Les thèmes récurrents lorsque les étudiants demandaient aux habitants s'ils avaient des volontés d'améliorations sont les déplacements, les commerces et services, ainsi que l'activité économique et sociale.

Concernant les déplacements, les problèmes de trafic ont été souvent abordés. Une grande partie des habitants ont soulevé l'importance de favoriser davantage les transports en commun pour faire face à ce problème : *« Il faudrait à Grenoble des milliers de places pour régler le problème de trafic ! Il faudrait donc beaucoup plus de bus mais des petits bus de 5 à 6 personnes », « Au niveau des transports, avec plus de lignes dans des heures différentes, pour les personnes âgées pour les courses par exemple, ça serait plus pratique et aussi pour les jeunes qui n'ont pas le permis qui pourraient plus facilement se déplacer. ».* Certaines personnes ont évoqué les mobilités douces comme réponse à ce problème d'engorgement : *« Je suis quand même vachement favorable au développement du vélo, je pense que c'est vraiment l'avenir le vélo électrique. », « Je supprimerais une voie de voiture et*



donnerais plus de place aux vélos. Avec plus de visibilité ça marcherait mieux. ». Certains nous ont parlé du développement du covoiturage ou du stop : "La capacité à pouvoir se déplacer facilement. Tout ce qui est développement du co-voiturage. Maintien des transports en communs », « Et bah par exemple sur les lieux de stop, solliciter le commun.». Certains habitants ont abordé le sujet du transport par câble. Les avis sont globalement mitigés puisque certains y voient une réelle solution pour désengorger le trafic, tandis que d'autres n'y voient aucune utilité : « Le téléphérique, ça serait payer des millions d'euros pour un truc qui ne servira à rien. », « Dans le Vercors je pense que c'est vraiment une super bonne idée ! », « ça parlait souvent de téléphérique pour faire la vallée-montagne. Je trouve que c'est quand même un bon point. Ça éviterait de prendre la voiture, encore une fois ça permettrait d'être en métropole, enfin en ville super rapidement, écologiquement, peut-être un transport comme ça, plus sympa que la voiture et le bus. ».

Certaines personnes aimeraient voir se développer des commerces et services : « C'est un village dortoir ici. Il manque des artisans, des commerces, même un restaurant [...] Il y a des artisans, il y en a, je ne peux pas dire le contraire mais c'est beaucoup des électriciens, des maçons. Il y en a pas mal qui ont créé leurs propres activités, qui habitent sur le village. Il manque peut-être un restaurant, un petit bar, un café parce qu'il y en a eu mais c'est difficile à se maintenir, ça ouvre, ça se referme. », « Ah si tiens, un truc que j'aimerais bien, pourquoi il n'y a pas de bureau d'électricité à La Mure, comme nous on a à Grenoble on a GEG à Grenoble, à La Mure, un problème ? Non on n'a personne. ».

Deux personnes ont évoqué des améliorations en termes de développement touristique : « Il y a une station de ski à Villard de Lans. Beaucoup de gens de Valence viennent jusqu'ici, c'est pour ça que l'idée d'une navette ce serait pas mal. ». Une autre personne habitant le massif du Vercors nous a confié : « Une super offre touristique moi ça me dérangerait pas. Après qu'il s'urbanise plus, je ne pense pas que ça soit autorisé, comme on est dans un Parc régional c'est très réglementé. », bien que cette personne mette l'accent sur l'idée que les populations habitant sur le plateau du Vercors ne recherchent pas en général cet « attrait touristique » mais recherchent au contraire le calme, la tranquillité. A l'inverse, une autre personne a montré son inquiétude que le développement touristique entraîne une perte de l'identité « rurale » de sa commune : « On veut garder le côté rural, les hôtels les stations de ski on s'en fout, ce n'est pas pour les habitants. Que les gens viennent oui, les infrastructures il y en a, il y a pas besoin de plus. ». Quelques habitants ont fait part de volonté d'améliorations concernant la politique sociale, en faveur des personnes âgées ou de l'installation des jeunes : « Pour les jeunes, pour s'installer [...] C'est 300 000 la parcelle pour commencer à construire des fois », « Au niveau des transports, avec plus de lignes dans des heures différentes pour les personnes âgées, pour les courses par exemple, ça serait plus pratique, et aussi pour les jeunes qui n'ont pas le permis qui pourraient plus facilement se déplacer. ». Une personne a déclaré souhaiter plus de consultations publiques : « La consultation, ça change tout. » tandis qu'une autre souhaite une plus grande autonomie des citoyens, davantage de liberté d'action : « Une autonomie plus grande des citoyens, meilleure prise en compte des grands malades, plus de liberté pour agir. ».

Une partie des navetteurs a fait part d'une réflexion sur l'échelle pertinente pour la gestion de leur territoire : « Moi je défends ça, je veux pas que le Vercors soit associé à Grenoble parce que oui, il y a des relations continues mais notre politique naturelle, culturelle, notre environnement, fait qu'on est plus attachés au Vercors Sud on a les mêmes problématiques qu'eux, plus que la métropole. Donc je



sais que la métropole va sûrement intégrer le Vercors bientôt mais pour moi ce n'est pas une bonne chose. », « Il faut penser les choses à une échelle plus globale »

Conclusion de l'analyse thématique

Cette première analyse, portée sur 8 thématiques, offre un premier regard sur les 51 entretiens réalisés auprès des navetteurs de la Métropole grenobloise. De par les différents discours portés par les navetteurs, on observe une vision presque optimale du milieu de montagne dans sa qualité de vie. Se représentant comme suffisamment éloignés et à la fois proches de la ville, les usagers semblent réellement satisfaits de leur lieu de résidence. Même si des points négatifs sont évoqués (manque de transport, manque de services, ...) pour la zone de montagne, beaucoup concernent aussi les espaces urbains, dont les aspects répulsifs (bouchons, pollution,...). Les habitants de communes de montagne semblent donc être présents sur deux territoires différents, en s'adaptant aux différentes contraintes de chacun.

Le milieu montagnard semble s'accompagner de représentations assez différentes selon les usagers. L'idée d'un repli sur soi s'esquisse au travers de certains discours. Certains habitants cherchent à préserver ce pourquoi ils sont venus s'installer dans une commune de montagne, tout en se fermant à l'altérité, notamment au milieu urbain, créant ainsi un « entre soi ». On peut aussi voir l'importance de l'intégration et de l'implication des habitants dans cet « écosystème territorial », notamment via des activités diffuses, ne nécessitant pas d'équipements, ou encore via des relations de solidarité ou d'implication dans des associations. On observe l'émergence d'une certaine capacité d'action avec une volonté d'auto-organisation, visible entre autres dans le développement du stop, ou encore du covoiturage. La montagne apparaît comme un espace malléable, ouvert et auquel on peut s'adapter : la notion d'adaptabilité semble la première définition qui pourrait caractériser la spécificité de vivre en montagne.

La problématique de notre groupe de travail questionnait sur la possible dualité entre milieu urbain et milieu montagnard. D'après ce que l'on peut conclure en premier lieu, c'est la présence de nombreux discours très différenciés entre les navetteurs, certains d'entre eux présentant parfois un discours paradoxal (vouloir plus de services mais n'être pas certains de les utiliser, par exemple). L'analyse par typologie est davantage susceptible de montrer la pluralité de discours.

Lors de la réalisation du guide d'entretien, nous avons émis différentes hypothèses « basiques » que l'on pourrait élaborer quand on se questionne sur les milieux montagnard et urbain. Or, bien que ces hypothèses renvoient à des stéréotypes, il s'avère qu'une grande partie des discours semblent les suivre (la montagne c'est calme, c'est la nature, par exemple). Mais certains, à priori, semblent aussi infondés. Il sera donc important dans les différentes analyses qui vont suivre (par massif, par typologie) d'observer la continuité ou non de ces discours. Reprenons ces hypothèses et voyons comment les discours des habitants, avec lesquels nous avons discuté, peuvent y répondre :



Différenciation ville/montagne : « La ville ne serait qu'un espace de travail, de services, et de désagréments (bouchons, bruit, sécurité...), tandis que la montagne serait vue comme zone naturelle où il fait bon vivre » ?

VRAI Dans les discours des navetteurs, nous avons relevé un nombre majoritaire d'éléments négatifs vis-à-vis des territoires urbains, en tant que lieu de résidence. Cela est d'ailleurs visible dans les nuages de mots que le groupe de travail a pu réaliser. Des adjectifs négatifs (pollué, bruyante, stressante...) caractérisent le milieu urbain alors que les zones de montagne sont à l'inverse vues notamment comme des espaces de nature ou de calme. Cependant, si les adjectifs concernant la ville sont en majorité péjoratifs, une partie des habitants considèrent le milieu urbain comme un lieu attractif, dynamique, plaisant pour certains loisirs, sorties nocturnes, culturelles, pour les courses ou pour simplement se balader. A l'inverse, si le milieu montagnard est considéré comme un lieu de privilège pour y résider, certains notent le manque de dynamisme, de services, d'activités, dans leur commune. Alors, la représentation de ces deux milieux se fonde sur une certaine idée de complémentarité. En effet, les pratiques et représentations sont bien souvent différenciées entre le milieu urbain et le milieu montagnard. Le milieu montagnard est le lieu idéal pour y vivre, s'installer, mais ne se suffit pas à lui-même et présente des contraintes, intégrées et assimilées dans le quotidien des habitants de ces communes de montagne. Pour beaucoup, le lieu de résidence choisi répond à une logique de compromis entre la possibilité de bénéficier des aménités de la ville tout en ayant accès à un cadre de vie idéalisé.

La limite/frontière zone montagne : « La limite montagne/ville se situerait au début des zones urbanisées »

VRAI Lors des entretiens embarqués, nous avons décidé d'obtenir des résidents de montagne leur(s) vision(s) sur des possibles frontières visuelles entre zone de montagne et zone urbaine. Certains placent la limite selon des critères visuels : moins d'habitations, moins de circulation, la pente, la verdure, etc... Pour certains la coupure est nette, précise, indiscutable. La frontière s'incarne dans un pont, une sortie d'autoroute, ou encore le début d'une montée. Pour d'autres, cette limite est davantage une zone-frontière, un espace de transition entre deux milieux antagonistes. Certaines personnes associent cette frontière avec la présence de services, en particulier les réseaux de transports en commun. A l'inverse, d'autres ne voient pas de frontière ou n'y ont jamais vraiment réfléchi.

Qualité des services : « La vie en montagne dans des secteurs assez isolés apporterait une moindre qualité des services proposés à la population »

FAUX MAIS PAS QUE Les propos tenus par les habitants semblent montrer qu'en effet, les services ne sont pas équivalents à ceux du milieu urbain. Néanmoins, les habitants de communes de montagne s'adaptent à ces « manques » et pallient ces absences de services par de la solidarité, de l'entraide entre habitants, ou encore par le tissu associatif. La vie locale prend le relais sur ce qu'on pourrait considérer les « contraintes montagnardes ». Pour certains services, les habitants



développent des réseaux de connaissances. Ainsi, des habitants sont habitués à pratiquer le covoiturage ou le stop, à se faire soigner par une de leurs connaissances exerçant le métier de médecin, à acheter des produits alimentaires chez des gens qu'ils connaissent, etc... Les transports ont été largement mentionnés. Certains déplorent le manque de transports en commun ou une certaine défaillance du réseau. D'autres souhaiteraient un développement des mobilités douces pour désengorger le trafic et adopter des modes de transport plus respectueux de leur environnement. Aussi, certaines personnes ont soulevé la question de la santé et déplorent une certaine « centralisation » des services de santé dans le milieu urbain. Néanmoins, dans certaines communes, les pôles médicaux sont très appréciés des habitants, qui ne sont pas obligés de descendre pour accéder à ces services. Certains souhaiteraient un commerce de proximité, davantage de services administratifs, ou davantage de bus. Néanmoins, les attentes des habitants sont peu nombreuses, par crainte de perdre ce caractère « montagnard » qu'ils ont choisi, et de voir leur cadre de vie se détériorer par un développement de leur commune.

Usage métropolitain : « La Métropole, et par ce fait les services qu'elle propose ne seraient pas tous connus de la population : celle-ci en feraient l'usage sans le savoir »

VRAI Lors de nos enquêtes, nous avons pu constater que beaucoup ne connaissent pas les services qu'offre la Métropole. Beaucoup mettent en évidence « le regroupement de communes » mais ne savent pas précisément ce que ce regroupement implique, ni ce qu'apporte le statut de Métropole. Une partie des habitants ont évoqué les tensions apparues lors de la création de la Métropole, de la crainte des habitants de communes de montagne d'appartenir à une intercommunalité qu'ils imaginent tournée exclusivement vers le milieu urbain. Nous avons remarqué que beaucoup inversent les compétences communales avec les compétences de la Métropole. Les services offerts par la Métropole sont donc flous dans l'ensemble bien qu'ils soient utilisés fréquemment par certains. Le service qui a été le plus évoqué concerne les transports. Certains notent une évolution positive, d'autres aimeraient davantage de mesures, tandis que d'autres ne peuvent mesurer d'évolutions pour ne pas en avoir usage. Certains craignent de payer pour des services ou équipements dont ils n'auraient pas usage, et de fait ne se sentent pas concernés par les projets de la Métropole, et ne sentent pas concernés par le territoire métropolitain en tant qu'ensemble.

Attentes de la population : « Les populations auraient cette idée de ville à la montagne concernant les services »

VRAI MAIS PAS QUE Les habitants de communes de montagne ont peu d'attentes concernant les services, avec pour principale raison la crainte d'une dégradation de leur cadre de vie. Certains déclarent vouloir un ou deux commerces de proximité supplémentaires, pour « dépanner » et éviter de redescendre en ville. Pour beaucoup, le service qu'il conviendrait le plus d'améliorer concerne les transports en commun. Beaucoup aimeraient un réseau de transports en commun plus dense, ou davantage d'horaires pour les bus, tandis que d'autres souhaiteraient le développement d'autres modes de transport comme le covoiturage, l'autostop, le vélo électrique, etc... Bien que la plupart des habitants soient tributaires de la voiture et n'utilisent de toute façon pas, ou peu, les transports



en commun, beaucoup d'entre eux notent qu'un réseau de transports plus dense ou le développement de modes de transports alternatifs (autostop, covoiturage,...) les inciterait à délaisser petit à petit leur véhicule particulier. Néanmoins, si la plupart des habitants déclarent vouloir un développement du réseau de transports ou quelques commerces supplémentaires, leurs discours sont bien souvent nuancés par l'idée qu'avoir les mêmes services en montagne qu'en ville reviendrait d'une certaine manière à retrouver un cadre de vie urbain, au détriment d'un cadre de vie montagnard, qui leur est bien souvent précieux.

« Les populations ne souhaiteraient pas, à l'opposé, perdre leur identité et être 'envahies' de citadins »

VRAI MAIS PAS QUE Les discours des habitants de communes de montagne sont divers et nuancés. Certains se déclarent être des « néo-montagnards », alors que d'autres sont attachés à cet imaginaire qu'ils ont de la vie en montagne et des valeurs qui font « montagne ». En effet, une partie des habitants nous ont confié appréhender que leur commune, par l'arrivée de nouvelles populations, devienne une « ville à la montagne ». Cela se traduit notamment par la crainte d'une perte de « l'identité montagne », ou du moins des valeurs et représentations qui constituent pour eux « l'imaginaire » de ce milieu. Certaines personnes ont évoqué le terme de « village-dortoir » pour désigner, selon eux, des communes qui seraient peuplées de « citadins », étant davantage identifiés à la ville qu'à la montagne. D'autres personnes, au contraire, ne redoutent pas une « perte d'identité » de leur commune de résidence, parce qu'ils ne constatent pas de grandes évolutions, ou parce qu'ils considèrent que c'est un phénomène logique de « turn-over », qui n'est pas source d'appréhensions. Certains affirment ou sous-entendent même qu'il y aurait une identité « néo-montagnarde », avec l'idée d'une complémentarité entre milieu urbain et montagnard. Cela se traduirait par des apports réciproques entre les deux milieux, ce qui serait plus enrichissant que nuisant pour les communes de montagne.

Habiter en montagne : « Les conditions de vie en montagne seraient sensiblement différentes que dans un espace urbain »

VRAI Cette hypothèse est complètement validée par les enquêtes que nous avons réalisées. Les caractéristiques du milieu montagnard, « facteurs montagnards » comme nous les avons appelés dans notre analyse, impliquent des pratiques et des modes de vie complètement différents. Une majeure partie des habitants nous ont parlé de façons de faire, voire de savoir-vivre propres aux communes de montagne. Les conditions climatiques illustrent hautement cette idée puisqu'avoir, par exemple, une voiture équipée de chaînes ou de pneus neige l'hiver peut s'avérer être indispensable durant l'hiver, alors que cela n'est pas le cas en milieu urbain. Par ailleurs, des « façons de vivre » la montagne s'esquissent dans les discours des habitants. Certaines phrases prononcées, telles que « ça se passe comme ça ici », nous ont fait prendre conscience que la plupart des habitants s'inscrivent dans ces savoir-vivre, qu'ils s'adaptent et participent à cette image qu'ils se font de la montagne et de la vie en montagne.



Identité : « Le fait de vivre en montagne suggère une identité différente, et une plus grande proximité avec le lieu de montagne »

VRAI MAIS PAS QUE Les discours des habitants font apparaître une pluralité de catégories d'identification, du moins de « rattachement géographique ». Le fait de travailler et de résider dans deux milieux différents crée sans conteste un sentiment d'appartenance nuancé ou du moins une réflexion plus poussée sur ce sentiment. On peut constater que l'ancienneté d'habitation n'a que peu d'incidence sur le sentiment d'identification à un territoire. La plupart des personnes interrogées s'identifient à leur commune de résidence, soit par déduction parce qu'ils ne s'identifient pas à Grenoble et au milieu urbain, soit parce qu'ils pratiquent la montagne et vont peu en ville, soit parce qu'ils ont toujours vécu dans ce milieu, soit parce que la recherche de nature et de tranquillité prédomine dans leur sentiment d'appartenance au territoire. En revanche, certaines personnes s'identifient davantage au milieu urbain, bien souvent pour les mêmes raisons que les personnes s'identifiant au milieu montagnard. Certains revendiquent s'identifier à plusieurs lieux, A l'inverse, certaines personnes disent s'identifier à un autre lieu, en majorité le lieu dans lequel ils sont nés ou ont grandi. Certains habitants affirment ne s'identifier à aucun lieu en particulier, soit parce qu'ils déménagent ou voyagent beaucoup, soit parce qu'ils ne se ressentent pas de sentiment d'appartenance en général.

L'analyse par thématique permet donc une première synthèse nécessaire à toute étude d'entretiens. Cela reste une première phase de travail, que l'atelier montagne devra faire suivre de nouvelles explorations :

- Elaboration d'une typologie, pour mettre en lumière des types de discours qui se répètent. Il s'agira donc de voir si l'on peut catégoriser les navetteurs selon leur discours ;
- Analyse par massif, pour comprendre et entrevoir la présence –ou non- de spécificités relatives à chaque territoire de montagne ;
- Analyse « caractérisée » selon des variables : genre, âge, métier... Des discours catégorisés pourraient donc être visibles ;
- Analyser transversale par des « entrées thématiques » : accessibilité, adaptabilité, hybridation, dissociations et voir les corrélations entre les thématiques.



Profils typologiques

A travers les entretiens qualitatifs, nous avons pu élaborer des profils typologiques suivant des composantes de profil préétablies. Les composantes du profil ont été choisies pour mieux qualifier les profils typologiques de par leur pratique en ville ou en montagne. Leur perception de ces deux lieux permet de connaître leur ressenti, ainsi que leur définition de soi qui peut être paradoxale par rapport à leurs pratiques. Leur mobilité montre comment le territoire est approprié.

La méthodologie de la création de ces profils typologiques a été conçue à travers la grille d'analyse suivant certaines composantes. Nous avons pris le parti de caricaturer et de forcer le trait de ces profils pour en faire ressortir les caractéristiques propres. Les pictogrammes servent à se représenter des personnages illustrant les profils, ces pictogrammes sont argumentés des composantes. Nous avons romancé une histoire pour chaque profil qui permet de mieux comprendre son mode de vie et manière d'habiter avec toujours cette idée de forcer les traits des composantes.

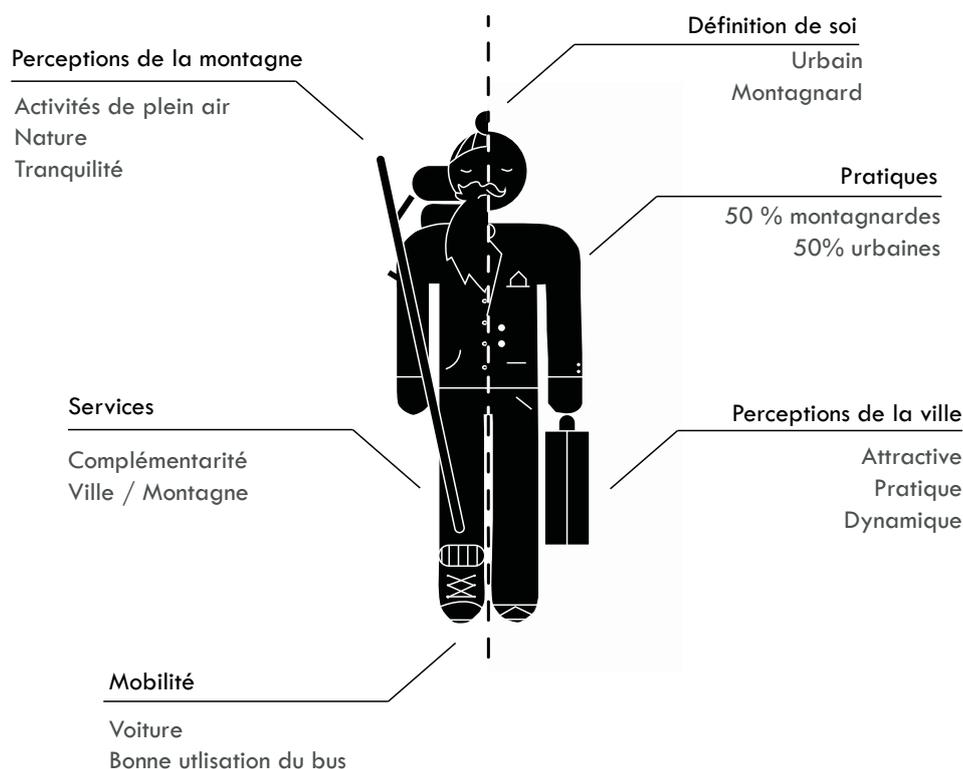
Les composantes retenues sont celles ci-dessous :

- Pratiques
- Services
- Perceptions de la ville
- Perceptions de la montagne
- Mobilité
- Définition de soi

Cinq différents profils typologiques ont donc été établis.



LES URBAINS-MONTAGNARDS

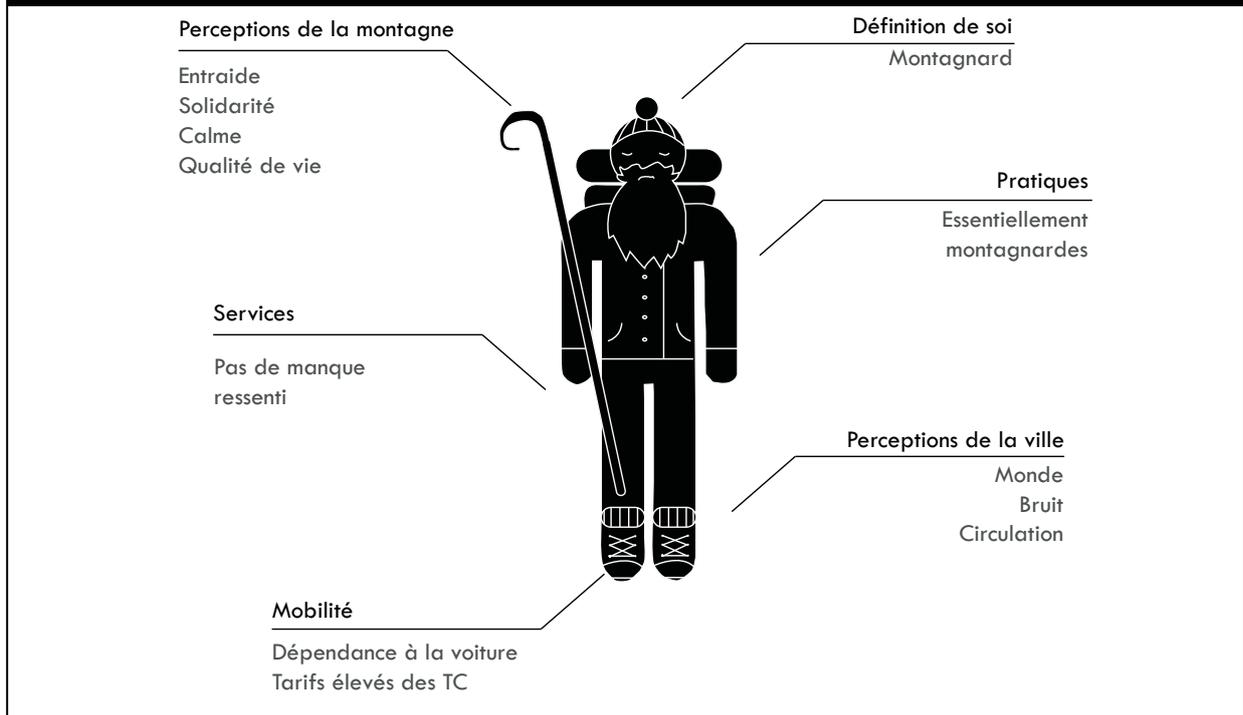


Kévin a 32 ans. Ce jeune père travaille en plein centre-ville de Grenoble et vit dans un chalet qu'il a fait construire au Sappey en Chartreuse et dont il est propriétaire. Kévin aime profiter de la ville tout autant que la montagne. Il aime aller courir les sommets avec son chien, Bobby, quand il arrive au sommet il se retrouve avec lui-même lorsqu'il écoute le bruit du vent. Il aime aller à l'opéra grâce à l'abonnement offert par sa tante. Il aime le midi manger dans un fast-food, et couper du bois le soir pour alimenter sa cheminée. Kévin a autant de pratiques multiples que d'envies. Il ne se contraint en aucun cas. Il aime prendre sa voiture et il se vante d'être à Grenoble en seulement 15 minutes. Kévin aime courir les boutiques après son travail, il est particulièrement friand des boutiques de curiosités et d'antiquités.

En résumé :

Les urbains-montagnards profitent autant de la ville que de la montagne. Ils ont fait le choix de s'éloigner de la ville pour le cadre de vie, pour l'accession à la propriété. Mais ils éprouvent un manque de services, de commerces et de transports. La ville est perçue comme un lieu attractif, pratique, dynamique. Ils ne veulent pas non plus s'éloigner trop de la ville pour des raisons de commodités. La montagne correspond aux activités de nature de plein air où ils se retrouvent avec eux-mêmes. La ville représente la sociabilité où ils sortent, se divertissent culturellement. La montagne représente quant à elle à l'enrichissement personnel. Ce qui les distingue des autres profils c'est leur définition de soi, c'est-à-dire autant montagnarde que citadine.

LES ANCRÉS



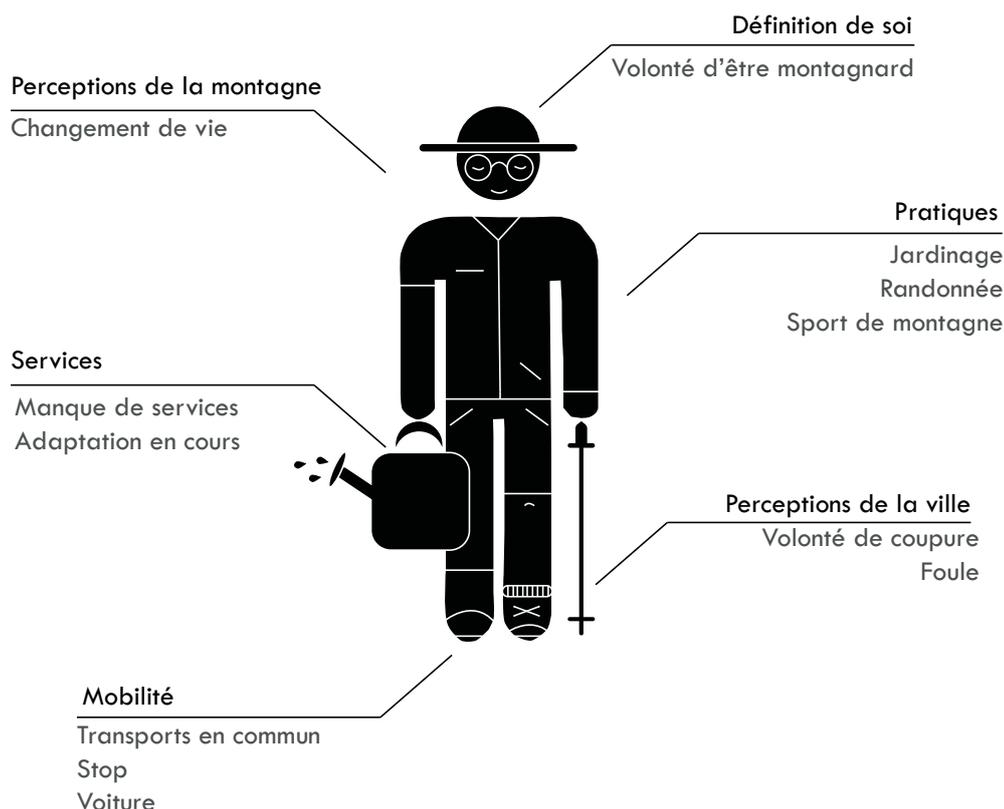
Nathalie, 45 ans habite à Saint-Nizier-de-Moucherotte depuis toute petite. Elle adore la montagne et toutes les activités qu'elle apporte. Mère de 3 enfants, elle est professeure des écoles à Grenoble. Elle aime aller se promener en montagne le week-end avec sa famille. Elle prend sa voiture tous les jours pour aller travailler et elle trouve la route agréable sauf lorsqu'elle arrive à Seyssins où la ville l'envahit. Nathalie ne veut plus dépendre de la voiture mais lorsqu'elle prend le bus elle arrive souvent en retard pour aller chercher ses enfants à la garderie. Nathalie est très satisfaite de son mode de vie et elle ne souhaite pas que son village change. Elle aime entendre le calme quand elle se lève le matin, entendre le chant des oiseaux. Ce qu'elle adore par-dessus tout c'est la nuit où elle peut observer les étoiles lorsque le ciel est dégagé trouvant qu'en ville le ciel est toujours noir, même la nuit, par la pollution. Nathalie fait ses courses à la supérette du village tenue par sa grande copine Marie-Claire qui propose beaucoup de produits locaux de bonne qualité. Cette mère aime l'idée que ses enfants vont grandir dans un endroit paisible où la nature règne, notamment lorsque la montagne est recouverte de son blanc manteau.

En résumé :

Les conditions climatiques ne les gênent en aucun cas, ni le temps de trajet à effectuer. Les conditions climatiques sont totalement acceptées et même nécessaire au bon fonctionnement de la montagne. La montagne est associée à l'entraide à la solidarité. Les activités pratiquées sont essentiellement en zone montagnarde. La ville est associée au monde, au bruit, à la circulation, à contrario la montagne représente le calme et une meilleure qualité de vie. Les transports desservent régulièrement mais à un tarif considéré comme cher. Le coût de la voiture est cher également mais ils préfèrent mettre le prix pour se déplacer où ils le souhaitent. Ils ont conscience de la dépendance à la voiture. Ils ne s'associent pas aux villes de la Métro. La ville de Grenoble est associée à la culture (théâtre, cinéma, exposition,...), la

montagne est associée à la proximité de la nature. Pour eux la montagne leur procure une identité et cohésion forte. Ces profils typologiques ne manquent d'aucun service en général car ils ont adaptation totale. Ce qui est spécifique à ce profil c'est leurs pratiques essentiellement montagnardes.

LES NÉO-MONTAGNARDS

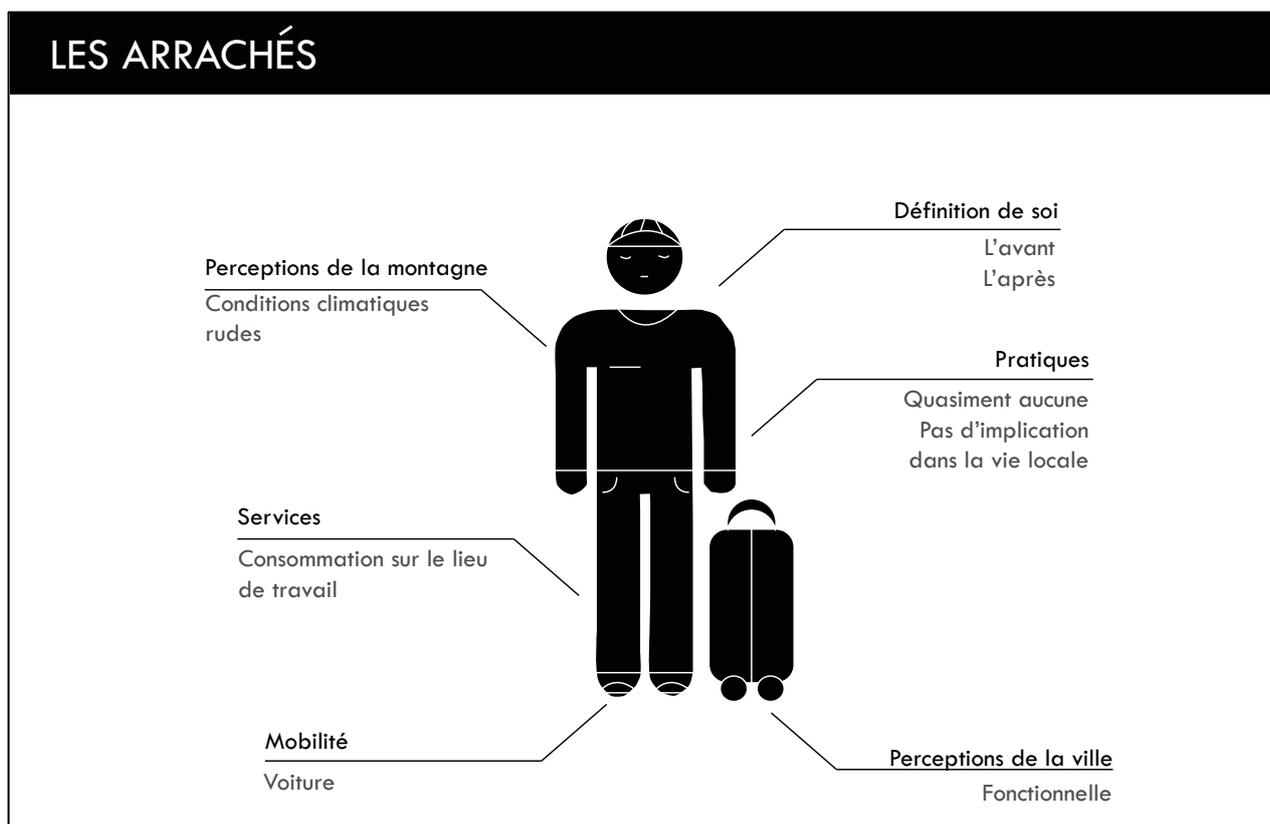


Laure, 30 ans, est venue s'installer récemment à Miribel-Lanchatre. Elle voulait changer radicalement sa façon de vivre et a donc fait le choix de s'éloigner de la ville. Elle passe la plupart de son temps libre à s'occuper de son potager et de son jardin. Cette journaliste qui travaille à Grenoble essaye de prendre les transports en commun le plus souvent possible pour ne plus dépendre de sa voiture. Mais elle est parfois obligée de la prendre ce qu'elle déplore. Laure se plaint du froid glacial l'hiver mais vient de s'acheter une veste très chaude, elle est parée pour la saison froide. Aussi, elle part plus tôt les matins pour ne pas être gênée par des automobilistes non-équipés. Laure, parfois, partage à son compagnon, Pierre, qu'elle sent qu'ils ne sont pas encore très bien intégrés, en effet lorsqu'ils vont danser à leur cour de salsa, ils se sentent un peu exclus des discussions. Pour remédier à cela elle s'implique beaucoup dans la vie locale où elle donne des cours de photographie.

En résumé :

Ils pratiquent des activités de pleine nature, notamment la pratique du jardinage. Ils ont la volonté de se couper de la ville où il y a un « trop plein de monde » et ils souhaitent le moins possible que beaucoup de

personnes viennent en montagne. Ils sont venus s'installer en montagne pour un changement de vie complet, ils veulent avoir une maison avec un jardin. Les conditions climatiques sont ressenties plus rudes mais elles sont acceptées. Mais ce sont des personnes qui ont moins la « culture montagne » que les ancrés. Cependant ils ont la volonté de s'intégrer à la montagne. L'adaptation est en cours pour les services mais un manque est ressenti. Ce qui est particulier à ce profil c'est la volonté de se tourner vers la



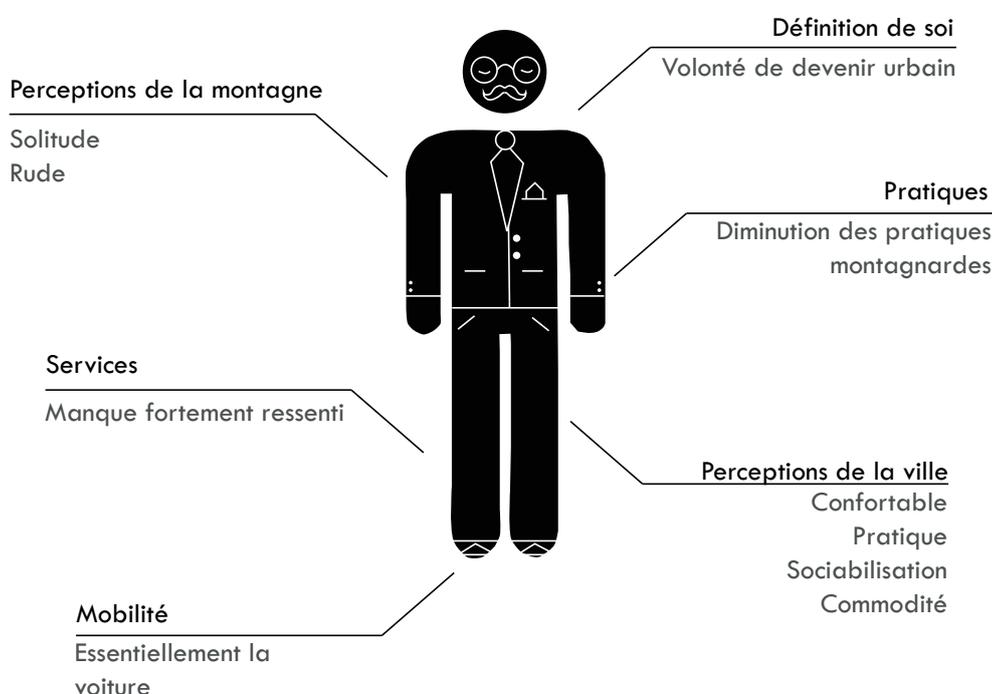
montagne en se coupant de la ville.

Georges, 45 ans est célibataire. Il s'est installé depuis peu à Saint Barthélémy de Séchilienne et sait que cette installation ne va pas durer longtemps. En effet son travail l'amène à déménager régulièrement environ tous les 3 ou 4 ans. Par conséquent Georges s'installe dans n'importe quelle commune ne tenant pas rigueur de la géographie de cette dernière. Comme Georges sait pertinemment qu'il partira dans une autre région de la France dans quelques mois, il ne s'implique pas dans la vie associative et locale de sa commune. Cette non-implication s'explique par son manque de projection. Il ne prend pas le temps de connaître et de se renseigner sur son nouveau territoire de vie. Il prend sa propre voiture pour effectuer tous ses déplacements et fait ses courses en ville avant de remonter, trouvant cela plus pratique. Même si Georges est installé dans une commune de montagne, il ne la pratique pas sportivement. Il trouve le cadre de vie relaxant mais la rudesse de l'hiver est difficile à gérer pour lui au quotidien ayant de la pénibilité pour déneiger le chemin devant son garage.

En résumé :

Ils n'ont aucune implication volontaire dans la vie associative et locale dans la commune dans laquelle ils se sont installés. Ils ont peu de pratiques en zone de montagne et même dans leur commune de montagne, ceci étant expliqué par le manque de renseignements. Par ailleurs ils ne se projettent pas dans leur lieu d'habitation considérant que leur installation est temporaire. Par rapport aux services ils sont opportunistes dans leur choix, c'est-à-dire qu'ils vont acheter là où c'est le plus pratique, et le plus intéressant pour eux, souvent dans leur commune de travail. Les arrachés ne se définissent ni comme montagnards ni comme citadins, ils sont très généralement identifiés à leur avant et leur après, se considérant comme en transition avec une future vie qui les attendent dans une autre région. Ce qui est spécifique à ce profil c'est qu'ils ne pratiquent ni trop la ville ni trop la montagne par manque de projections.

LES FUTURS EXPATRIÉS



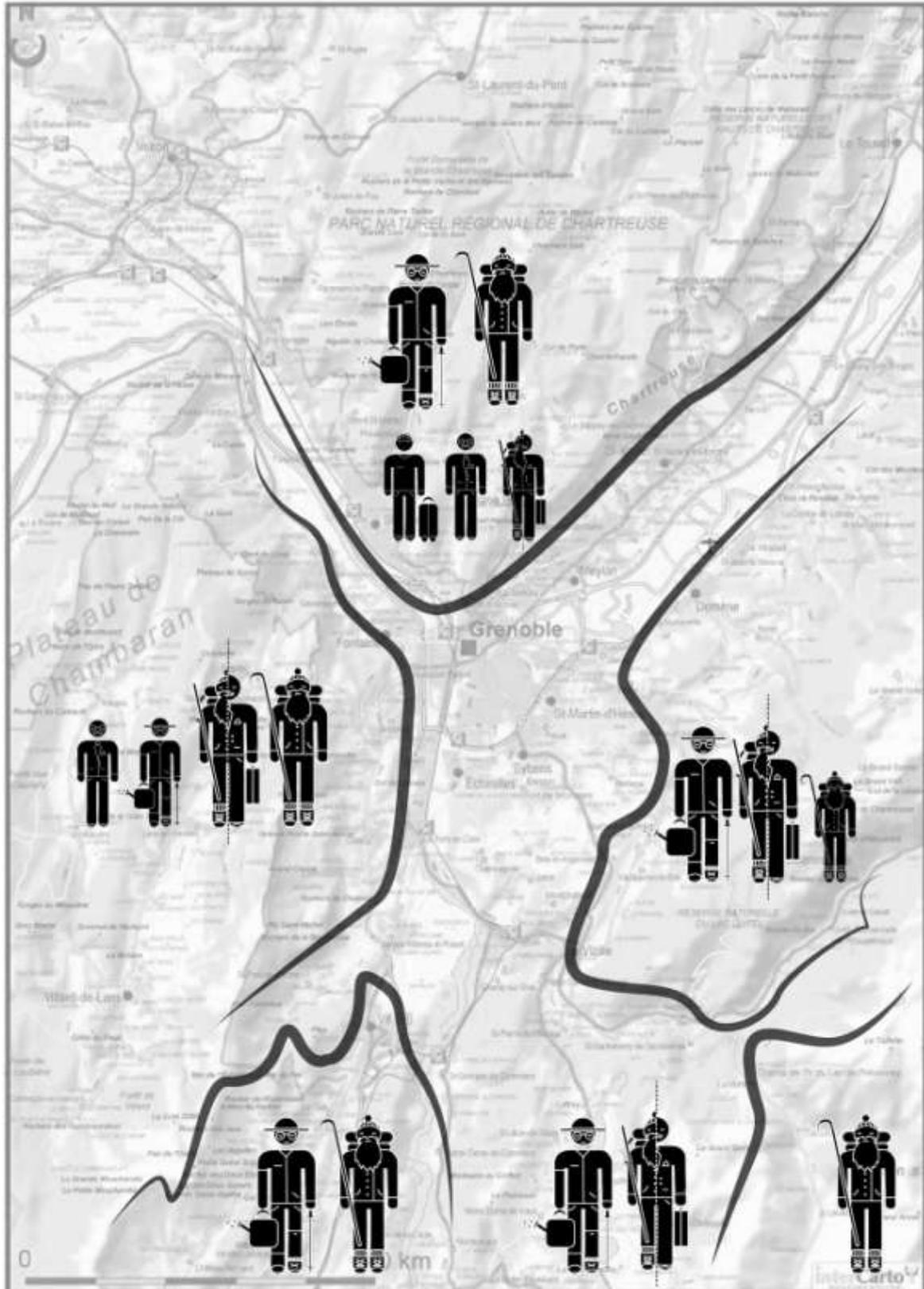
Jean, 79 ans, a la volonté de quitter la montagne qui n'est plus adaptée à ses besoins quotidiens. En effet les services et les offres sont manquants, il ne trouve pas toujours ce dont il a besoin. Il est obligé par conséquent, de prendre sa voiture pour aller à Grenoble pour trouver l'article qu'il souhaite. Ce qui lui prend un samedi matin ou après-midi, ce qu'il trouve trop long. Concernant la qualité de vie, la solitude lui pèse beaucoup ces derniers temps. En effet Jean est veuf depuis quelques années et la vieillesse lui pose quelques soucis pour prendre sa voiture. Il prend les bus mais n'aime pas les correspondances, de peur de les rater. C'est pourquoi s'explique ce turn-over. Pour lui, il n'y a plus d'adéquation entre sa manière d'habiter et son lieu de vie.

En résumé :

Ils ont la volonté de quitter la montagne qui ne convient plus aux niveaux des services et de la qualité de vie qui est qualifiée par la solitude. Généralement les futurs expatriés sont des personnes seules ou des retraités. Ce turn-over est expliqué par le manque de concordance entre leur manière d'habiter et leur lieu de vie. Ils ne pratiquent plus la montagne, les conditions climatiques sont ressenties très fortement. Les routes enneigées et les conditions de circulations peuvent bloquer ces derniers. Contrairement à la ville qui les attirent de plus en plus trouvant qu'elle accueille plus de vie, de confort aux niveaux des services. Ce qui les différencie des autres profils c'est qu'ils ne veulent plus trop de la montagne car elle ne leur correspond plus.



SPATIALISATION DES PROFILS TYPOLOGIQUES



Cette présente carte permet de situer les profils typologiques par massif. Lors des analyses pour chacun d'entre eux, il est ressorti que certains profils comme les arrachés ou les futurs expatriés n'apparaissent pas dans certains territoires. Ce qui découle de cette spatialisation est une présence majoritaire des néo-montagnards et des ancrés, suivi ensuite par les urbains-montagnards. Lorsque le pictogramme est de plus petite taille cela signifie qu'il y a une présence de ce profil mais qu'elle n'est toutefois pas dominante. Par exemple dans le Massif de Belledonne on constate une forte présence des néo-montagnards et des urbains-montagnards, tandis que la part des ancrés est minoritaire. Le massif ayant le moins de pluralité de profils est le Massif de l'Oisans où se trouve les ancrés de par leurs pratiques, leurs perceptions et leurs discours, très marqués par la présence du caractère montagnard. A contrario, le massif recoupant tous les profils est le Massif de la Chartreuse, où les 5 profils décrits plus haut sont présents, montrant une certaine pluralité d'habitants. Ainsi cette carte permet de constater que chaque massif possède ses profils typologiques propres pouvant le caractériser. Ces profils peuvent être expliqués en partie par la distance séparant la commune de travail (en général Grenoble) et les communes de montagne.

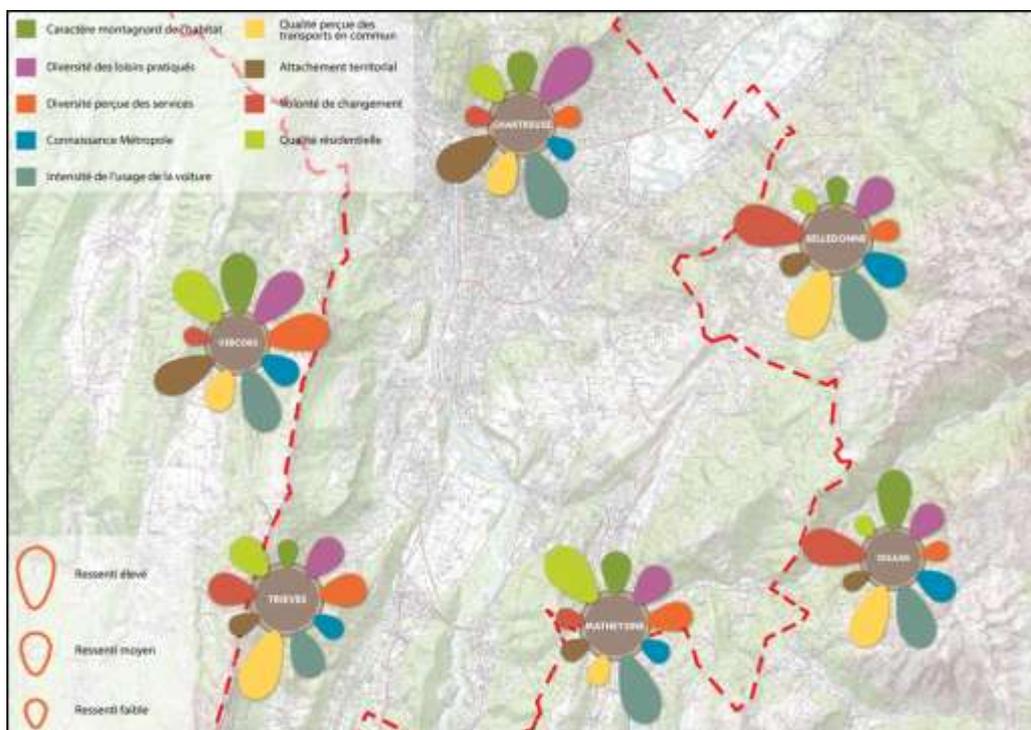


L'Analyse par massif

Introduction

L'analyse thématique des entretiens réalisés nous a permis d'avoir une première approche sur la dualité ville-montagne au prisme des représentations habitantes. Cette analyse nous offre un regard global sur cette dualité et sur l'organisation schématique des relations au sein du territoire métropolitain. Suite à cette analyse, une analyse plus fine par massif consiste à une déconstruction des discours identifiés sur l'ensemble du territoire d'étude, en fonction des massifs dans lesquels les entretiens ont été réalisés. Reprenant la méthodologie de l'analyse thématique, l'analyse par massif identifie pour chaque thématique et pour chaque massif les idées récurrentes et idées qui peuvent faire la particularité des massifs. Une identification et une compréhension des idées prédominantes pour chacun des massifs, permet à la fois de différencier les discours ainsi que d'amorcer la phase de mise en œuvre politique. Pour chaque massif, l'analyse par thématique est mise en perspective avec l'analyse des autres massifs ainsi l'ensemble du territoire d'étude. Une représentation imagée de cette analyse, élaborée selon l'importance de chaque thématique, résume et apporte une dimension supplémentaire à la schématisation globale du territoire métropolitain.

Suite à l'analyse des typologies nous avons réalisés une analyse par massif et donc une carte qui montre la différenciation par massif.



Carte de la différenciation des massifs

Légende de la carte :

D'après l'analyse par massif, nous avons entrepris l'élaboration d'un indicateur permettant une comparaison aisée entre les différents territoires. Pour cela, nous avons sélectionné neuf thématiques qui nous ont semblé judicieuses et adaptées au rendu graphique de notre indicateur :

- Caractère montagnard de l'habitat : comment les habitants considèrent le caractère montagnard de leur lieu de résidence ;
- Diversité des loisirs pratiqués ;
- Qualité résidentielle : dynamisme et relations sociales sur le territoire (association, culture...);
- Diversité perçue des services ;
- Connaissance de la Métropole : la connaissance de l'institution mais aussi celle ou non des services que la Métropole met à leur disposition ;
- Intensité de l'usage de la voiture ;
- Qualité perçue des transports en commun ;
- Attachement territorial : les habitants se définissent-ils par leur attachement au territoire et, cette vision est-elle partagée par les autres habitants du territoire ?
- Volonté de changement : comment imaginent-ils l'avenir de leur territoire ?

Par le prisme de ces thématiques, nous avons classifié les massifs. Pour chaque catégorie, nous avons noté les massifs de 1 à 3. Par exemple, dans le cas de l'usage de la voiture : 1 pour un usage limité de la voiture, 2 stade intermédiaire et 3 pour un usage fréquent. Des notes que l'on retrouve par ailleurs, dans le tableau de classification des massifs.

A partir de ces résultats, nous avons conçu un digramme en forme de fleur, chaque pétale représentant les thématiques exposées ci-dessus. La taille de ces 9 pétales retranscrit les notes de 1 à 3 précédemment développées.

Caractère montagnard de l'habitat : (Vert)

- 1 : Correspond au minimum de facteurs montagne et à la proximité la plus exprimé avec la ville.
- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Le maximum de facteurs montagne qui induit une grande différence avec la ville, et donc un éloignement.

Diversité des loisirs pratiqués : (Violet)

- 1 : Très peu de loisirs exprimés.
- 2 : Intermédiaire.

3 : Beaucoup de loisirs exprimés

Diversité perçue des services : (Orange)

- 1 : Très peu de service à disposition dans le massif.

- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Une multitude de services à disposition sur le massif.



Connaissance Métropole : (Bleu)

- 1 : Pas ou très peu de connaissances des services de la Métropole sur son territoire.
- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Bonne connaissance des services de la Métropole.

Intensité de l'usage de la voiture : (Gris)

- 1 : Peu d'utilisation de la voiture compensée par l'usage de transport en commun.
- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Usage important de la voiture.

Qualité perçue des transports en commun : (Jaune)

- 1 : Pas de transport en commun sur le massif ou horaires inadaptés ou encore arrêts mal positionnés, prix jugé excessif.
- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Bon réseau de transport en commun, horaires adaptés, prix justifiés.

Attachement territorial : (marron)

- 1 : Peu ou pas d'attachement territorial.
- 2 : Intermédiaire.
- 3 : Fort attachement territorial.

Volonté de changement : (Rouge)

- 1 : Peu ou pas de volonté de changement
- 2 : Intermédiaire
- 3 : Volonté de changement

Qualité résidentielle : (Vert clair)

- 1 : Pas ou peu de vie sociale
- 2 : Intermédiaire
- 3 : Bonne vie sociale

PORTES MATHEYSINE

Les entretiens réalisés dans le massif de la Matheysine ont fait ressortir plusieurs grandes idées. Certaines communes de ce massif bénéficient d'une proximité avec la commune de Vizille, qui s'apparente presque à une ville pour certains, ou du moins comme un pôle de vie attractif pour les navetteurs de par ses divers services, commerces et loisirs. Dans cette même idée, une personne habitant la commune de la Salle-en-Beaumont, après Laffrey, nous disait que la commune de La Mure était semblable à une ville car il pouvait y trouver tout ce dont il avait besoin. Comme pour d'autres massifs, les habitants de communes de montagne semblent chercher des alternatives à Grenoble, en trouvant des villes plus proches de leur commune de résidence dans lesquelles ils pourraient trouver tout ce qu'ils cherchent. Dans d'autres massifs, les habitants de communes de montagne ne bénéficient pas d'une telle proximité, de sorte que Grenoble ou ses communes limitrophes sont incontournables pour certains services ou commerces.

Contrairement au massif du Vercors ou encore de Belledonne, les navetteurs ont peu parlé des conditions de vie montagnardes, de la rudesse du climat ou des contraintes liées au dénivelé. Le massif est plutôt situé en basse et moyenne altitude, ce qui peut expliquer que les habitants n'aient pas soulevé de contraintes montagnardes telles que le climat, la pente, etc...

D'autre part, plusieurs navetteurs ont souligné le faible réseau de transports reliant les communes de ce massif, avec un manque d'horaires des bus et des navettes. Tous les métropolitains sont tributaires de la voiture, qui est pour eux le moyen de transport le plus pratique. La ligne de train Grenoble-Gap est très appréciée par une des habitantes, qui redoute une possible suppression de la ligne.

Une autre grande idée qui ressort dans les entretiens réalisés dans le massif de la Matheysine est la forte présence de clubs et associations. Une personne nous a dit avoir ouvert un club de sport à son arrivée dans la commune. Ces habitants semblent montrer pour la plupart une réelle implication dans le tissu associatif ou dans la vie locale. Ces personnes parlent de convivialité, d'une ambiance chaleureuse, propice aux rencontres, aux échanges entre habitants et à l'entraide. Contrairement à d'autres massifs, ces personnes se sentent davantage tournées vers Grenoble et le milieu urbain, et semblent s'impliquer hautement dans la vie locale. A l'exception d'un navetteur, les autres personnes interrogées résident dans une commune de ce massif depuis plusieurs mois ou au maximum depuis 2-3 ans. Contrairement à d'autres massifs, les navetteurs n'évoquent pas l'idée de « mentalités » ou « d'identité » propre au massif matheysin. Ils parlent d'une identité « montagnarde » ou « rurale », mais somme toute d'une identité d'un milieu en général, et non pas propre au massif de la Matheysine. Les habitants ne craignent pas un trop fort développement de leur commune, n'évoquant pas ou peu l'idée de constructions massives ou d'arrivées de populations, qui changeraient les mentalités. Alors, lorsque nous demandions à ces personnes à quel territoire elles s'identifiaient, plusieurs d'entre elles nous ont répondu s'identifier plus à la ville de Grenoble qu'au milieu montagnard, ou bien disaient se sentir mi-montagnard mi-urbain. La seule personne ayant répondu s'identifier à sa commune de résidence et au milieu montagnard, y réside depuis plus de sept ans et s'est dit se sentir « incrusté dans la montagne » de par ses pratiques sportives. La ville n'est pas hostile en tant que lieu de loisirs mais n'est pas perçue comme le cadre de vie idéal. Malgré



le monde, le bruit, le « stress » qu'inspire la ville pour les navetteurs, plusieurs personnes apprécient se rendre en ville de temps en temps. Ces personnes ont pour la plupart privilégié pour leur lieu de résidence l'environnement naturel, l'accès à la propriété, l'éducation des enfants dans un cadre de

v **Moyenne altitude : contraintes montagnardes faibles**

Identité plus Grenobloise que montagnarde

Forte présence de clubs et associations : implication de la vie locale

Réseau de transports faible

Des tableaux ont pour but de compiler les informations de la carte représentant les thèmes dévolus à chaque massif et celles de la carte des profils par massifs. Ce croisement est synthétisé dans des tableaux à double entrée. Chaque massif comporte son tableau récapitulatif qui lui est propre.

Les entêtes de colonnes correspondent aux profils présents sur le massif. Ces colonnes sont classées en deux catégories : + et -. Cela permet de définir et différencier les profils prédominants, des profils à plus faible représentation.

Les entêtes de lignes correspondent aux thèmes qui caractérisent chaque massif. Sont pris en compte seulement les ressentis élevés et faibles, en considérant que les ressentis moyens ne permettent pas la caractérisation des massifs.

Ces deux types de ressentis sont, eux aussi, différenciés dans le tableau de par la formulation de l'entête : « forte ... » ou « faible, mauvaise ... ».

Pour chaque profil nous avons défini des thèmes pour lesquels il y a une correspondance (Vert) ou pas de correspondance (Rouge) ou encore si le thème n'a pas de lien avec le dit profil (Blanc).

Grâce à ces tableaux il est plus simple de repérer la cohérence ou non, les représentations des massifs et les différents profils présents. Par conséquent un tableau suivra chaque analyse de massif.



Matheysine	Méo-montagnards	Urbains montagnards
		
Bonne qualité résidentielle		
Important usage de la voiture		
Méconnaissance de la Métropole		
Mauvaise qualité des transports en commun		
Pas de volonté de changer		
Faible attachement territorial		

PORTES TRIEVES

Parmi les personnes interrogées, le désir d'être au calme, au vert, à la montagne et d'être indépendant se fait clairement ressentir. Les arguments avancés sont les suivants : « *C'est la vallée la moins bouchée de Grenoble* », « *le cadre de vie est agréable* », « *c'est moins chère pour acheter une maison* », « *la ligne 17 est bien relié à Grenoble* », « *pouvoir se balader en montagne* », « *choisir d'aller chercher les services en ville plutôt que de les avoir en bas de chez soi mais ne pas y aller* ». Cela semble marquer une certaine distinction de ce massif.

Certains témoignages évoquent également le fait qu'habiter en montagne doit être le fruit d'une grande réflexion et non une solution par défaut. « *Il ne faut pas y aller en dernière solution, il faut le choisir* ». Aussi certains sont nés dans cette région sans se poser la question d'aller vivre en ville. « *On est mieux à la campagne, c'est l'indépendance d'être en maison isolée et s'y a de la neige on roule mieux* ».

Finalement, on distingue deux grandes catégories de population : les néo-ruraux (plus ou moins néo) et les habitants de naissance. La majorité de la population interrogée sont des néo-arrivants. Ils profitent de la proximité de Grenoble tout en ayant un cadre de vie plus agréable.

Les loisirs en ville sont principalement liés aux divertissements culturels tels que le cinéma, les concerts, les spectacles. La commune d'Echirolles est souvent convoitée par les Triévois pour les sorties en ville. En montagne les loisirs se font sous la forme de sports et d'activités de plein air (ballade, ski de randonnée...) mais aussi diverses activités que peuvent proposer les associations locales : « *Il y a beaucoup de choses de prévues si on veut sortir* ».

Les Trièvois sont satisfaits des qualités résidentielles. Les services disponibles en ville ne le sont pas en milieu rural mais cela n'est pas perçu comme un manque. L'entraide entre les personnes (notamment pour la garde des enfants) et la convivialité sont des aspects importants et à considérer dans la qualité résidentielle : « *Les services sont assez limités donc on s'organise entre nous* ».

Il y a deux regards bien distincts sur la ville. D'un côté, elle est perçue comme un endroit plutôt agréable et pratique : « *Ce n'est pas Paris non plus, la ville est agréable avec un beau cadre, et puis il y a plein de transports en commun* ». Elle est aussi associée aux « *rencontres, flux et activités différentes* ». D'un autre côté, la ville est synonyme de « *pollutions et bruits* ». Elle est associée à des images négatives malgré le fait qu'il y ait des commodités : « *Finalement, à part pour bosser je ne mets jamais les pieds à Grenoble* ». Le milieu rural montagnard est largement valorisé par ses habitants. Les adjectifs le définissant sont les suivants : « *très beau, calme, reposant, adaptif, ouvert, espace de liberté, riche, biodiversité, activité nature, ballades...* ». Ces termes sont issus du discours majoritaire des Trièvois interrogés. Bien que cette représentation soit très positive, certains termes nuancent cet idéal rural-montagnard : « *On ne croise personne, il n'y a rien quoi* ». Bien que minoritaire, cette représentation d'un milieu rural isolé est existante. Concernant la question de la transition et l'existence d'une limite, voire d'une frontière entre le milieu urbain et rural, deux lieux géographiques ont été cités : le tunnel de Vif et la commune du Pont-de-Claix. Plutôt que d'évoquer une frontière spatialisée, une autre personne a utilisé la circulation comme indicateur de la frontière entre ces deux milieux. Si la circulation est bonne, on est en milieu rural, si elle est mauvaise, on est en ville.

Les services de premières nécessités dans ce milieu rural montagnard sont plutôt bien utilisés et appréciés par les habitants : « *école, train, pharmacie, transports en commun, médecins, les choses fonctionnent bien sur le plateau* », « *il y a quand même des portages de repas pour les personnes âgées ou des services de livraison à domicile, c'est vraiment bien, ça permet aux gens de rester plus longtemps chez eux* ». L'avis est plus nuancé pour un habitant de Lanfray (hameau situé sur les hauteurs des Saillants du Gua) : « *A Lanfray il n'y a aucun commerce, tabac ou pharmacie, il faut descendre aux Saillants du Gua*. A l'opposé, les services en ville appréciés par les habitants aux portes du Trièves sont principalement d'ordres culturels (cinéma, événements...) ou médicaux. Certaines personnes songent par ailleurs à se rapprocher de la ville pour bénéficier des services de proximité : « *Il y a des services de soins à proximité* ».

La thématique des transports est exposée à de nombreuses remarques. Concernant les transports en commun, la ligne 17 et le train sont deux moyens particulièrement cités et appréciés par les habitants : « *Le train est très utile* », « *J'utilise forcément les transports en commun* », « *Je trouve que les transports en commun ne sont pas mal organisés* », « *La ligne 17 s'arrête juste devant chez nous, on est à 20-25 minutes de Grenoble. C'est très pratique, les enfants peuvent se débrouiller pour leurs activités respectives* ». L'éventuelle fermeture de la ligne de train est par ailleurs vivement critiquée : « *ils vont nous enlever le train en 2018, je trouve ça catastrophique. Cela engendrera plus de circulation sur les routes et plus de pollutions* ». Les horaires de passage des bus sont aussi critiqués : « *Il y a un flexo pour ceux qui habitent au-dessus de Saillant mais il n'y a pas beaucoup de passage, seulement deux le matin et deux le soir* ». La voiture reste aussi régulièrement appréciée : « *C'est nécessaire d'avoir la voiture pour aller quelque part* », « *Ma femme prend la voiture car elle travaille vers les quartiers défavorisés* », « *Je fais du covoiturage 4 fois par semaine pour aller au boulot* ».



Concernant le déneigement, la présence d'agriculteurs est appréciée : « *L'hiver, s'il y a défaillance des services, c'est les agriculteurs qui déneigent avec leurs tracteurs.* ». En résumé les discours sont révélateurs d'un vrai intérêt pour les transports en commun et d'un changement de pratiques. Même si la voiture, utilisée de manière individuelle, est encore prédominante, ce mode de déplacement n'est plus le seul réflexe pour se déplacer jusqu'à Grenoble. Les enfants et personnes âgées sont particulièrement dépendants des services de transports et beaucoup d'actifs les empruntent aussi pour des raisons pratiques et économiques.

La question du sentiment d'appartenance est intéressante à traiter. Rappelons que les habitants interrogés sont situés tout au nord du Trièves, à sa frontière avec la métropole grenobloise. Il s'agit donc d'un espace de transition entre deux régions, l'une urbanisée et densément peuplée, l'autre plus rurale et « naturelle ». Ainsi, il s'agit en réalité d'un espace « tampon », ou « frontière ».

Dans l'ensemble, les réponses ne montrent pas un sentiment d'appartenance très fort : « *ça fait 11 fois que je déménage je fais 10 pays par ans donc je n'ai pas d'appartenance au sol comme d'autres pourraient l'avoir.* », « *Je me suis senti accueillie mais je ne suis pas née dans le Trièves. Après, c'est personnel le sentiment d'appartenance.* », « *Grenoblois-Trièvois* », « *Je serais toujours un urbain car je suis née en ville, mais en même temps je me suis attaché à la montagne.* ». Aucune réponse ne tranche sur le sentiment d'appartenance au territoire. Soit il y a hésitation sur l'identification, soit il n'y a pas de sentiment d'appartenance. Cela démontre clairement un certain détachement par rapport à ce territoire.

Concernant la perception des habitants sur les dynamiques locales récentes, certains évoquent de nouvelles constructions : « *Il y a des HLM maintenant à Barthélémy.* », d'autres mettent en avant la dynamique associative : « *Le tissu associatif comme liant* ». D'autres encore font part de leurs sentiments sur l'évolution sociale et démographique : « *Il y a de plus en plus de jeunes, les personnes âgées décèdent ou alors quittent Saillants pour aller vivre à Vif, en appartement* », « *Des jeunes sont quand même arrivés donc ça c'est bien !* ». La politique de la collectivité est également commenté « *La politique de la mairie est beaucoup orientée vers les personnes âgées, c'est bien mais aux Saillants il y a de moins en moins de personnes âgées.* ». D'après ces propos, les Saillants et ses environs sont perçus comme un territoire en phase de transition. Des jeunes arrivants prennent progressivement la place des personnes plus âgées. Le tissu associatif est très présent et de nouvelles constructions voient le jour. Cela traduit un espace qui s'urbanise et se densifie progressivement.

Moyenne altitude : contraintes montagnardes faibles

Identité plus Grenobloise que montagnarde

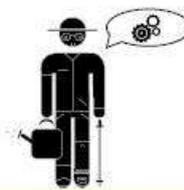
Forte présence de clubs et associations : implication de la vie locale

Réseau de transports faible

Forte présence de la voiture

Vizille commune de proximité apporte services, loisirs, commerces



Trièves	Ancrés	Néo-montagnards
		
Forte qualité transport en commun		
Faible qualité résidentielle		
Méconnaissance de la Métropole		
Faible attachement territorial		

VERCORS

Une grande partie des habitants du Vercors justifient leur installation par deux raisons principales :

- Rejet de la ville : la qualité de l'air et l'architecture sont mis en avant pour décrire le côté désagréable de la ville de Grenoble. Plus qu'habiter en montagne, c'est ne pas habiter en ville qui motive ces répondants, « *Fuir l'agitation de la ville* ». Certains d'entre eux se qualifient aussi comme étant inadaptés à la vie en ville.
- Histoire familiale : Beaucoup ont justifié leur raison d'installation par le fait que leur famille en soit originaire. Certains encore font remonter leur raison d'installation à leur enfance, « *Je suis tombé amoureux de la montagne quand j'avais 8 ans* ».

Après ces deux principaux thèmes abordés, vient aussi celui du plaisir d'habiter en montagne. Le cadre et la qualité de vie ainsi que le besoin de nature semblent aussi être des raisons importantes. Suite aux entretiens, on peut souligner que l'usage de la voiture est accepté dans ce choix d'installation. On peut aussi relever que les habitants mettent en avant la spécificité du Vercors, comme étant un bon compromis entre les services et le cadre de vie.

Le facteur montagne pour les habitants, ce sont des paysages différents de la ville, avec de la forêt, des routes sinueuses et des cols, mais aussi un lieu calme et tranquille, « *c'est un ressourcement* ».

C'est également, et plus souvent énoncé, le climat. En effet ce thème est largement abordé dans les entretiens. La température, tout d'abord, est parfois évoquée de façon positive dans le cas d'une température plus fraîche, qu'en ville, en été. Mais, elle est plus souvent un facteur négatif : « *on chauffe 8 mois par an* ». Plus que la température, c'est la neige qui semble être le facteur primordial. La neige pose des problèmes de circulation, certains relevant donc des problèmes de déneigement. De plus, c'est une contrainte de temps pour déneiger devant chez soi le matin, "*L'hiver ici tu peux te lever et pour faire la moindre chose il va déjà falloir que tu passes trois heures à déneiger et à te sortir.*". Donc la neige est vécue comme une contrainte, face à laquelle il faut être équipé à la fois pour le déneigement et pour la voiture.

Suite à ce constat du facteur montagnard, les répondants mettent en avant le fait qu'ils acceptent le climat et le coût d'habiter en montagne, mais aussi le fait de devoir faire un effort pour habiter en montagne et préserver leur cadre de vie. Le facteur montagne pour les habitants du Vercors c'est aussi une identité spécifique, « *il y a une identité* ». Enfin, une personne note le changement depuis quelques années des conduites sur la route : « *des comportements très égoïstes* ».

Lors de nos entretiens, nous avons distingué les loisirs pratiqués en ville et ceux pratiqués en montagne. Pour les habitants, les loisirs de la ville se tournent vers le domaine culturel : spectacles et concerts. On peut noter que ces activités se pratiquent davantage en couple. A propos de la fréquence, les avis restent très opposés. Les loisirs de la montagne sont plus tournés vers la nature et l'extérieur. Une grande partie des activités énoncées sont sportives, « *trail, ski de fond* ». Ces activités participent au cadre de vie de ces habitants.

Cette question de la vie locale a été abordée sous multiples aspects. Tout d'abord, la dépendance à la voiture est souvent prise en compte dans un souci d'accès à la vie locale. Cette dépendance est aussi envers la ville de Grenoble. Cependant, la proximité avec la métropole a aussi été citée comme une chance de pouvoir avoir accès à des activités variées.

A propos de la vie de village, les réponses sont assez opposées. Certains considèrent leur village comme étant un « *village-dortoir* », une personne déplore la fin du festival *Hadra*. D'autres au contraire se disent satisfaits de la vie locale, en citant par exemple la création d'une salle de spectacle à Lans-en-Vercors. Dans cette thématique de vie locale, certains habitants mettent en avant la difficulté de s'intégrer au sein de leur village et peuvent se sentir isolés.

La place de la nature reste importante, avec la nécessité de réserver des zones dédiées à la préservation. Cependant, l'équilibre dans leur environnement, entre la nature et l'activité économique, semble être apprécié, « *un vrai équilibre entre la nature et puis notre environnement technologique, extrêmement compétitif.* »

Ensuite, une partie des métropolitains du Vercors considère ne pas avoir d'attentes au niveau de la qualité résidentielle. Ces personnes énoncent plusieurs attentes tout en étant conscients de la spécificité du massif par rapport à Grenoble. Dans les attentes on peut alors relever :

- La diminution du prix des billets de bus ;
- Limiter la construction de nouveaux logements ;



- Le besoin d'être proche d'un pôle regroupant des emplois et des activités ;
- Intégrer l'habitat dans son environnement, « en France l'intégration de l'habitat dans la nature ne s'est pas faite de manière très fluide, très pensée ».

À propos de cette question de la qualité des services, on peut observer deux discours bien distincts, entre les habitants ou ceux qui vivent à proximité de Lans-en-Vercors, et les autres. Pour les premiers, ils sont principalement satisfaits des services et surtout de leur proximité. Cela vaut pour l'aspect culturel « *expositions itinérantes* », « *c'est assez riche culturellement* », « *cinéma alternatif* », « *nouvelle salle de spectacle* », « *il y a de la danse* » et pour la Poste. Les services d'alimentation sont aussi appréciés - comme le Netto, « *Je ne fais plus mes courses en bas.* » - malgré le fait qu'ils restent chers. Le secteur de la santé semble être plébiscité, notamment pour la création d'une maison médicale : « *Ils ont fait un truc chouette.* ». Enfin, la scolarité est également un secteur apprécié car les jeunes du plateau peuvent rester sur place jusqu'au lycée.

Un habitant nous a aussi parlé de la bonne connexion wifi qui permettrait de travailler chez soi, « *Ici tu as la qualité de vie parce qu'il y a énormément de gens qui réussissent à ne pas descendre tous les jours parce qu'il y a le Wifi, parce que tu peux bosser à la maison.* ». Au-delà de tous ces points positifs, on peut noter des remarques sur le prix et les horaires des commerces de proximité.

Dans l'ensemble, les habitants du Vercors semblent donc contents d'y habiter. En comparant leur massif avec ceux qui entourent Grenoble, ils considèrent avoir opté pour le meilleur compromis.

Les transports sont réguliers mais peu fréquents. Ils représentent un gain de temps intéressant sur la partie montagnarde du trajet, mais en ville, l'intérêt redescend. Un des grands problèmes lié au transport entre le Vercors et la Métropole est que les liens sont pensés jusqu'à Saint-Nizier-de-Moucherotte et non vers le cœur du plateau. Les habitants ont besoin que le système de transport métropolitain et celui du Vercors soient complémentaires. La question du câble était assez intéressante pour combler les difficultés de déplacement selon certains discours, mais chaque arrêt doit être réfléchi en fonction de sa situation (plus ou moins long, glissant, ralenti etc...).

Le prix du transport est lui aussi problématique. L'intérêt n'est pas évident et les avantages peu présents. La mobilité à travers la multimodalité doit être réfléchie. Il ne suffit pas de rapprocher les individus d'un point B, mais de leur permettre de se déplacer de manière fluide et efficacement. Une solution serait de vivement encourager les usagers à s'équiper d'un transport individuel doux. Par ailleurs, de nombreux bus sont quasiment vides à la montée et à la descente, indiquant que l'utilisation de plus petits bus sur certaines temporalités pourrait réduire certains coûts. Une idée serait aussi de mieux cibler, au fil des ans, les évolutions des trajets effectués par les usagers : où travaillent-ils ? Où vont-ils le plus ? Et ainsi d'adapter le réseau en conséquence.

La mobilité pose de nombreuses difficultés : zonage autoritaire, prix important face à la qualité de services, accès parfois compliqué pour des personnes à mobilité réduite, besoin de contact humain. Chercher à inclure une dimension qualitative dans le service semble intéresser de nombreux usagers.

Le sentiment d'appartenance général est montagnard. Cependant, il existe une proximité nécessaire avec la Métropole, et un fort lien de dépendance s'est installé depuis de nombreuses années.



Beaucoup d'habitants travaillent à Grenoble ou sont des néo-ruraux. Le télétravail permet à beaucoup d'individus de cultiver davantage leur appartenance au plateau, et à des rythmes de vie différents, tout en maintenant une distance avec la plaine. Les habitants se sentent plus proches de Grenoble que de Valence, synonyme quand bien même d'une liaison avec la ville : *« on est des néo-montagnards, mais je ne rejette pas complètement la ville »*

Sur le plan prospectif, les aspirations des habitants du plateau du Vercors sont très sobres. Beaucoup d'habitants travaillent dans la vallée, mais les habitants semblent avoir le sentiment de devoir protéger leur niveau de vie, leur milieu et ses différentes aménités. On sent une volonté de préserver un certain niveau de tranquillité, donc d'attirer peu ou d'attirer « bien ». L'aspect rural et patrimonial est très fort et participer au maintien de cette ambiance particulière et « reposante » est un aspect important dans le discours des habitants : *« On veut garder le côté rural : les hôtels, les remontées mécaniques, on s'en fiche, ce n'est pas pour les habitants, mais pour les touristes. Or, il existe déjà suffisamment d'infrastructures d'accueil. »*

Par ailleurs, les habitants du plateau semblent conscients de l'importance de ne pas s'isoler par rapport à la vallée, et de cultiver les liaisons possibles avec les pôles que sont la Métropole de Grenoble et Valence. Le plateau du Vercors est à cheval sur deux départements. On sent comme une volonté de développer un axe de circulation alternatif entre les deux pôles urbains.

La communauté de communes du Vercors est très tournée vers elle-même, mais reste un territoire très touristique. Il existe des dynamiques et des flux forts entre les différentes communes du plateau du Vercors. Celles-ci partagent des politiques publiques et des problématiques de montagne, loin de l'image de la Métro : *« Je ne veux pas que le Vercors soit associé à Grenoble [...] notre politique naturelle, culturelle, notre environnement, fait qu'on est plus attachés au Vercors Sud ».*

Les communes du Vercors, tel que Saint-Nizier-du-Moucherotte, possèdent un tissu urbain très dispersé qui force l'utilisation de la voiture. Le transport par câble n'apporte pas de solution efficace aux problèmes d'accessibilité et d'efficacité des transports. La Station basse du téléphérique se trouverait à Fontaine, encore loin du cœur de la Métropole. La question du transport par câble est intéressante, mais encore à étoffer. Celui-ci, pourrait faire partie d'un projet plus large de jonction entre Valence et la Métropole traversant le plateau du Vercors.

Raison d'installation : Rejet de la ville / Histoire familiale

Usage de la voiture acceptée

Meilleur compromis entre service et cadre de vie

Climat vécu comme un facteur limitant mais qui préserve le cadre

Forte identité montagnarde et du Vercors, entraîne des difficultés d'intégration.

Grosse influence de Lans-en-Vercors dans les représentations liées à la vie locale et à la qualité des services.

Pas d'attentes particulières

Contradiction entre la volonté de préservation du cadre de vie et la volonté d'être proche de Grenoble



Vercors	Ancrés	Urbains montagnards	Futurs expatriés	Néo-montagnards
				
Fort caractère montagnard de l'habitat				
Bonne qualité résidentielle				
Importante diversité loisirs pratiqués				
Importante diversité des services				
Important usage de la voiture				
Fort attachement territorial				
Pas de volonté de changement				

CHARTREUSE

Le massif de la Chartreuse est situé au nord du territoire métropolitain. Pour ce travail, nous nous sommes basés sur 13 entretiens, réalisés sur trois parcours différents : Chartreuse Col de Porte, Chartreuse Ouest et Chartreuse Clémencière.

Les entretiens réalisés démontrent qu'habiter dans ce massif est un vrai choix de vie : « *J'habite à Proveysieux et je sais pourquoi je suis venu habiter ici* », « *Le choix c'était clairement, même si on travaillait à Grenoble, de vivre en montagne* ». Nous ne notons pas de différences entre les parcours, les critères d'installation étant très souvent les mêmes, à savoir la tranquillité, la nature, les loisirs, une vie plus saine et agréable pour les enfants. La proximité à la ville est également citée à plusieurs reprises : « *Pour la proximité de Grenoble et de nos travaux à moi et ma femme.* », « *Que je sois à pas plus de trois quarts d'heure de mon travail.* ». En ce qui concerne les contraintes, plusieurs sont soulignées, comme le fait de devoir prendre souvent la voiture : « *Par contre, chaque fois que vous voulez faire quelque chose, il faut prendre la voiture.* » ou encore la neige, l'hiver, le froid et le brouillard. Cependant, ces quelques inconvénients ne semblent pas déranger les habitants qui mettent aussi en avant le fait que l'hiver est plus rude qu'à Grenoble mais qu'il y fait plus frais l'été : « *L'été à Grenoble c'est une fournaise, c'est une cuvette, perdre 5 degré l'été c'est super, après printemps automne ça passe, et puis bon la Chartreuse en automne c'est superbe.* ». D'une façon

générale, le massif de la Chartreuse, comme les autres massifs de la Métropole, répond à notre hypothèse générale quant au fait d'habiter en montagne.

Pour ce qui est des loisirs, le massif de la Chartreuse dispose d'une importante offre selon ses habitants. Ils peuvent notamment profiter de cette diversité (faune, flore) que l'on trouve au sein du parc régional. Les principales activités pratiquées sont le ski, les randonnées et les promenades. Nous pouvons observer dans les entretiens réalisés que pour la majorité des habitants vivant dans le massif, les activités recherchées en ville sont très différentes que celles pratiquées en montagne. Les habitants vont à Grenoble pour les courses, le marché et le cinéma, qu'ils ne trouvent pas à la montagne. Les personnes avec lesquelles nous avons discuté font naturellement une différence marquée entre les activités réalisées dans le milieu urbain et dans le milieu montagnard.

Les personnes qui choisissent d'habiter en Chartreuse cherchent un type de vie différent de celui qu'offre la ville. Nous pouvons observer que toutes ces personnes sont à la recherche de critères comme la tranquillité, ou la nature, créant de fait un profil et une identité relativement marqués. Il semble exister une identité « montagnarde », de « Chartreuse », voire plus locale avec des personnes qui s'identifient à leur village « *Sappeyen !* » par exemple. Néanmoins, le massif de la Chartreuse n'est pas le massif où nous avons noté que l'identité montagnarde était la plus prononcée. D'autres massifs comme Belledonne ou le Vercors semblent avoir une identité montagnarde encore plus forte.

Les habitants de Quaix-en-Chartreuse et du Sappey sont généralement plutôt satisfaits des services dont ils disposent : « *A Quaix-en-Chartreuse il y a un petit pôle médical où il y a une infirmière, il y a une kiné, il y a une orthophoniste, voilà. C'est bien parce que ça évite d'aller jusqu'à Saint-Egrève, de se garer, voire sur Grenoble, de prendre le tram et tout.* », « *Il y a de quoi acheter du pain, de la viande, des légumes. Il y a une vie associative. Il y a de la vie sportive. Il y a quand même beaucoup de choses. Il y a un truc à Saint-Pierre-de-Chartreuse, un truc que je trouvais super bien il y a une dizaine d'années, enfin il y a même moins, ils avaient fait un cinéma. Un petit cinéma bien sûr, mais qui était ouvert uniquement l'été.* »

Les habitants ont choisi de vivre en montagne et acceptent le fait que les services en montagne soient moins développés qu'en ville. Ils s'organisent en conséquence : « *Mais en fait on s'est organisés pour faire nos courses avant de monter, donc je suis à peu près certain que le commerce qui s'installera à Quaix-en-Chartreuse, il va tirer la langue.* », « *On fait un choix, on fait un choix de vie et on s'y tient. Et on prend les avantages comme les inconvénients. Après il y a des gens qui disent « ouais ce n'est pas déneigé ». Oui bien sûr quand il a neigé ici et en bas, c'est normal qu'ils commencent par le bas.* ». Certains souhaitent tout de même un développement des services pour être plus indépendants de la ville et limiter les déplacements : « *[...] des services qui peuvent rendre le village un peu indépendant vis-à-vis de la ville [...] mais par exemple avoir juste un bureau de tabac, une pharmacie par exemple, pour que le village soit un peu indépendant de l'espace urbain par exemple je pense que ça serait bien d'avoir ça* », « *Au Sappey on n'a rien, on n'a même pas de bancs, de pharmacie, on n'a pas tabac.* », « *Ce qui manque là-haut c'est de l'essence, surtout en Chartreuse.* ». D'autres revendiquent clairement leur vie en montagne et ne souhaitent en aucun cas une montagne-ville : « *Vous me laissez ma montagne, ma campagne comme elle est !* ».

Il y a deux discours sur la ville. Le premier est clairement péjoratif tandis que le second, moins présent mais existant, est mélioratif. Le discours majoritaire est plutôt sévère envers la ville et ses habitants : «



Travail, consommation, école, bruyant, pollué », « C'est du monde du bruit de la lumière, du trafic, pollution. », « La ville, elle est agressive, les gens ne se disent pas bonjour, on est envahis de tags c'est monstrueux. », « Il fait tellement chaud c'est irrespirable, même presque inhumain. J'ai été un petit peu excessive mais cette chaleur l'été ! Je ne sais pas comment les gens vivent ! ». Le second discours est moins accablant et valorise certains aspects de la ville : « A côté de ça, l'hiver c'est sympa, il y a le cinéma, [...] c'est une ville très dynamique. », « La ville c'est là où tout se passe, c'est le social, les rencontres, pour moi c'est un lieu de passage et de travail. », « C'est beaucoup d'interactions, pleins de cultures différentes et pleins de pratiques différentes. ».

Le discours sur la montagne et les adjectifs qui y sont associés sont unanimes. La montagne est belle, calme et naturelle : « *La montagne c'est la nature, environnement, sport, niveau de vie.* », « *Ce qui est merveilleux vous rentrez le soir et vous voyez des animaux tout le temps. Un blaireau, un renard, ... La montagne c'est l'espace vivant qui est possible en fait, c'est de la nature.* », « *Calme, la nature, la proximité entre les personnes qui vivent ici.* ». La relation entre les personnes paraît beaucoup plus saine et conviviale : « *Les gens sont polis.* ». En comparaison à la ville, la montagne est clairement idéalisée.

La question de la frontière ou d'une limite entre la ville et la montagne est sujette à diverses interprétations. En Chartreuse, nombreux font référence aux cols pour représenter la transition : « *Passé le col de Vence* », « *Je dirais le col de Clémencière* », « *en bas du col de la Placette* ». Certains communiquent un lieu précis : « *Je vois un limite entre la Tronche et Corenc.* », « *C'est juste quand on dépasse Corenc.* ». D'autres sont plus vagues et se réfèrent à d'autres éléments que le simple lieu géographique : « *Dès que je vois des arbres, ça ne fait quand même pas très ville.* », « *J'ai l'impression d'être à la campagne dès que j'attaque la route.* », « *À partir du moment où on commence à monter la Bastille ou la Chartreuse par où on va arriver par l'Esplanade, je me dis ça y est, on attaque le début* ».

Une personne a également affirmé qu'il n'y a pas de limite : « *On n'a pas de limite. Nous on fait avec le village donc on ne va pas dire aux gens qui habitent à Bellevue qui sont à 500 mètres de Saint-Egrève « vous faites partie d'en bas ».*

En Chartreuse, les habitants vont presque tous les jours à Grenoble pour le travail principalement. Le principal mode de déplacement est la voiture. Il y a un consensus quant au fait que les bus ne sont pas efficaces et ce, sur les trois trajets réalisés. Les principales critiques sont la faible fréquence de passage (enfants qui sortent plus tôt du collège, personnes avec des horaires souples), les modalités (besoin de réserver, ne desservent pas toutes les communes, trajets qui se superposent sur la ligne Clémencière, bus peu écologiques au vu du nombre de personnes qu'ils transportent...). Le transport est vu comme une véritable problématique : « *prendre la voiture c'est chiant* » mais il y a peu d'alternatives. Certaines personnes (principalement sur les lignes Clémencière et Chartreuse Ouest) déclarent descendre en voiture jusqu'à l'entrée de Grenoble et ensuite utiliser le tram ou le vélo. Sur le trajet Col de Porte, les habitants ont tendance à se rendre en voiture jusqu'à leur lieu de travail. Le problème du trafic à l'entrée de Grenoble est ressenti comme une contrainte forte. Le mot "Galère" revient à plusieurs reprises pour parler des bouchons et de la difficulté pour trouver une place de parking. Le problème de parking est souligné par presque toutes les personnes. Quelques personnes contournent cette problématique par la pratique du stop (notamment les jeunes) et du vélo électrique. Des propositions telles que la création de minibus (5-6 places) beaucoup plus fréquents ainsi que d'un projet de téléphérique sont évoqués. Le « Grand Tétrás » est également un bon exemple d'alternative à la



voiture solo : « *C'est absolument super ce qu'ils font. Mais ils ont vraiment un vrai suivi. Ils ont fait des micros déplacements, c'est-à-dire qu'ils ont identifié des gens qui font Quaix – Saint Egrève à telle heure le matin. Et là, ils les ont mis en commun et donc maintenant c'est hyper simple.* », « *Je fonctionne normalement qu'en vélo électrique* ».

La vie locale des personnes sur les parcours de Chartreuse démontrent que les associations jouent un rôle important dans les villages de montagne, tendance qui se confirme également sur les autres massifs. Pour s'intégrer et créer du lien social, les associations ont un rôle central : "*C'est une espèce de café associatif*", "*Il y a beaucoup d'associations, c'est donc facile de créer un lien*". Mais pour assurer une bonne qualité de vie, il faut aussi avoir un peu de tout dans la commune : "*une petite église, un petit commerce, un petit Spar et c'est tout et c'est très bien.*"

Pour les attentes sur la qualité de vie, les réponses tendent globalement à peu de changements. Il existe souvent une relation forte entre l'idée de s'installer en montagne et la qualité de vie. Les personnes viennent chercher ce cadre et acceptent les inconvénients liés à la vie en montagne. Les attentes sont principalement liées au transport, ou par exemple au fait d'installer dans des lieux pour faire du stop mais pour le reste, les habitants de la Chartreuse semblent se satisfaire des services qu'ils ont : « *C'est que je n'ai pas envie qu'on devienne assistés* ». De fait, ils acceptent d'avoir des inconvénients, ce qui renforce l'idée que les personnes du massif de la Chartreuse associent la qualité de vie avec le fait d'habiter en montagne. Les services ont une place importante sur la qualité de vie mais les habitants n'y ont pas toujours directement fait référence. Les thèmes du transport, les loisirs et de l'habitat sont plus récurrents.

Certains habitants de Chartreuse font le constat d'une pression foncière, une augmentation des constructions. Certains évoquent une perte de contrôle des documents de planification : « *C'est bien quand il y a des gens qui arrivent, on est contents mais en fait...Construire des bâtiments ça reste un peu chiant quand même... Pour le côté nature...On perd la main sur notre plan d'urbanisme et en fait les gens avaient justement des craintes là-dessus.* »

Aussi, certains habitants pointent du doigt le système pendulaire avec Grenoble et les villages-dortoirs en montagne : « *Enfin les gens ils y habitent mais ils n'y travaillent plus. C'est ça le problème je pense dans ces lieux-là [...] Il y a de moins en moins de pâturages et de bergers [...] Il y a des lieux laissés en jachère.* »

La question des volontés d'amélioration est aussi assez révélatrice des craintes des habitants : « *Il faut éviter le mitage des paysages.* », « *Il faudrait à Grenoble des milliers de places pour régler le problème de trafic.* », « *ça parlait souvent de téléphérique pour faire la vallée montagne. Je trouve que c'est quand même un bon point. Ça éviterait de prendre la voiture, encore une fois ça permettrait d'être en ville super rapidement.* », « *Il faut un moyen pour que tous les gens de l'extérieur puissent laisser leur véhicule quelque part.* ». Deux principales craintes ressortent régulièrement : les transports et le développement de l'habitat. Le discours sur ces deux thèmes est par ailleurs contradictoire. Ils souhaitent avoir un accès facilité à la ville tout en limitant au maximum

Raison d'installation : Pour les enfants et la nature

Regret de la dépendance à la voiture

Acceptation du manque de service et d'organisation

Le dynamisme des associations pâlit au manque de services

Peu de volonté de protection de leur cadre de vie

Chartreuse	Ancrés	Néo-montagnards	Arrachés	Futurs expatriés	Urbains montagnards
					
Importance des liens privilégiés		Vert	Rouge	Rouge	Vert
Importance usage de la voiture	Vert	Rouge	Vert	Vert	Vert
Futur attachement territorial	Vert		Rouge	Vert	Rouge
Fer de volonté de changement		Vert		Vert	Vert
Reconnaissance de la métropole	Vert	Rouge			
Manque de services	Rouge	Vert	Rouge	Vert	

BELLEDONNE

Dans le massif de Belledonne, les raisons d'installations varient. Pour autant, deux motifs ressortent plus fréquemment : les raisons familiales et les raisons environnementales. En effet, nombreux sont les habitants à faire part de leur souhait de vivre à proximité de leurs proches. Le fait d'avoir grandi sur le massif semble jouer en faveur de l'installation en montagne. De plus, comme ils sont originaires de Belledonne, cela implique qu'ils vivent dans leur maison de famille pour ne pas abandonner leur héritage : « *Mon arrière-grand-mère vivait ici, on a une maison familiale. C'est familial plus qu'un choix.* ».

La seconde raison qui encourage les personnes à s'installer en montagne c'est l'aspect « environnemental », cadre de vie naturel qui est synonyme pour beaucoup « d'air pur ». Le côté « sain » de la campagne joue énormément dans la décision de s'installer sur ce territoire.

Et si l'habitant ne l'expose pas de cette manière, il témoigne son envie de fuir la ville, la pollution, le bruit « *d'être en dehors de tout ça* ».

Au-delà de ces deux motifs qui reviennent avec insistance, c'est aussi l'accès à un bien foncier qui

encourage la population à s'installer en montagne. Pour certains, c'est l'accès à la maison, pour d'autres l'accès à un jardin, un potager qui a influé sur la décision de s'installer dans le massif de Belledonne. Les contraintes de la montagne telles que la route, les conditions climatiques semblent être prises en compte et acceptées par les habitants. Les habitants s'adaptent à cela afin de pouvoir accéder à la vie de montagne.

Concernant les loisirs en ville, beaucoup n'ont pas répondu ou alors avouent ne pas avoir de loisir en ville : « *Moi je ne descends que pour les cours.* ». D'autres habitants évoquent des activités culturelles telles que le cinéma ou les spectacles. Pour ce qui est des loisirs en montagne, les activités d'extérieur prédominent. Ce qui ressort le plus souvent est le jardinage, la possibilité d'avoir son potager et de consommer ses propres produits est un réel atout. C'est le lieu pour ces personnes dans lequel elles peuvent affirmer leurs convictions. Les activités comme la chasse, la pêche, la marche sont mises en avant sur le massif de Belledonne.

Dans ce massif, la vie locale se manifeste de différentes manières. En effet, l'investissement n'est pas le même selon les individus. Mais ce qui ressort, c'est la facilité de rencontrer des personnes par le biais de réunions publiques, la famille et le voisinage.

Selon les témoignages, il y a moins d'anonymat en montagne, « *Tout le monde se connaît, tout l'inverse de Grenoble* » nous dit un habitant du massif.

Au niveau des attentes de la vie en montagne, le peu de réponses ne nous permet pas d'avoir une réelle idée à l'échelle du massif. L'un des rares à avoir répondu a mis en avant le souhait de vivre dans la tranquillité et le calme.

Concernant la différenciation entre ville et montagne, on constate qu'il y a un contraste entre les représentations de ces deux milieux pour les habitants du massif de Belledonne. En effet, la ville est décrite comme un lieu bruyant et surpeuplé tandis que la montagne est décrite comme un endroit calme et sain.

Par la suite, on peut voir dans le massif de Belledonne l'existence de frontières dans les représentations des habitants. Effectivement, les frontières sont des communes intermédiaires comme par exemple Eybens ou encore Bresson. Pour ces habitants, les limites sont aussi représentées par des environnements bien précis. Tout d'abord, on voit déjà apparaître une différence de réponses car certains se représentent une limite à travers la ville et d'autres à travers la montagne. Ainsi, d'une part, pour la limite de la ville, on voit ressortir les mots « circulations » ou « transports » qui pour eux marquent une rupture entre leur représentation de la montagne et celle de la ville. Et d'autre part, pour la limite de la montagne, les individus parlent d'une différence de densité d'habitation. Selon eux, le début du milieu montagnard débute quand ils voient moins d'habitations.

Les entretiens menés à Belledonne permettent de rendre compte d'une particularité bien précise des communes de montagne de ce massif. En effet, ces communes sont très pauvres en service commercial, les commerces sont rares. Par exemple, beaucoup d'individus nous parlent du fait qu'il n'y ait pas de supérettes, de marchés dans leur village, ils doivent donc se déplacer vers des villes voisines pour avoir accès à un service plus riche. Néanmoins, les exemples de services donnés ne sont pas des services réguliers que l'on fréquente tous les jours. Par exemple ils aimeraient une supérette dans leur village mais n'en feraient usage qu'occasionnellement. Ainsi, la qualité des



services dans le massif de Belledonne est maigre. Les individus ont beaucoup d'attentes notamment au niveau des transports où ils aimeraient avoir plus de lignes et d'horaires pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser la voiture.

En somme, les habitants du massif de Belledonne ont beaucoup d'attentes au niveau des services. On peut percevoir un sentiment de « laissés pour compte » vis-à-vis de la ville. Ce sentiment est en contradiction avec leur connaissance des services que la Métropole peut leur apporter. Lorsqu'on leur demande leur vision des services de la Métropole, beaucoup ne savent pas que leur commune fait partie de la Métropole et ne connaissent pas toutes les infrastructures mises en place dans leur commune par la Métropole.

Concernant les services de la Métropole, là encore il est difficile de connaître « l'avis du massif » tant il manque d'informations à ce sujet. Ce qu'il en ressort, c'est que beaucoup n'ont pas de grandes connaissances à ce niveau, d'autres ne peuvent qu'énoncer partiellement certains services : « *entretien des routes, ordures* ». Un témoignage sort du lot, développant sa crainte de voir une uniformisation des services sur l'ensemble des territoires, tant montagnards que citadins : peur que ce ne soit plus adapté.

La Métropole de Grenoble est un pôle de vie important pour les communes de montagne. Beaucoup d'habitants travaillent là-bas. Les trajets entre les communes de montagne et la ville sont donc très nombreux. Pour beaucoup, le mode de transport principal est la voiture. Cependant, l'usage de la voiture reste compliqué lorsqu'on arrive en ville à cause des bouchons et du temps de route multiplié par deux aux « heures de pointe ». Néanmoins, ils ne souhaitent pas arrêter l'usage de leur voiture, qui est devenue une habitude. D'autre part, les services de transports en commun sont trop pauvres par rapport à leurs horaires de travail. En outre, le tarif des transports en commun est trop élevé vis-à-vis de leurs attentes. Ils nous expliquent que pour eux il n'y a pas d'avantages qualité/prix à prendre les transports en commun, car le prix sera peut-être moins élevé que la voiture mais le confort ne sera pas le même et souvent pour aller à leur travail les lignes mises en place dans leur commune ne sont pas des lignes directes vers leur destination. En revanche, ils nous expliquent que pour les étudiants, les personnes âgées et les personnes qui ne travaillent pas tous les jours, les transports en commun à Belledonne sont riches, les communes du massif disposent d'une quantité de ligne de transports suffisante.

Le sentiment d'appartenance au Massif de Belledonne n'est pas très prononcé. Pour beaucoup, il n'y pas de véritable réponse car, d'un côté, ils sont montagnards par leurs pratiques et leurs loisirs. D'un autre côté, ils sont urbains car leur métier ainsi que certaines de leurs activités se trouvent en ville. Ainsi, leur sentiment d'appartenance est propre à une commune, que ce soit celle de Brié-et-Angonnes, de Vaulnaveys-Le-Haut ou Herbeys, mais ils restent parfois urbains dans leur vie quotidienne et dans leurs pratiques. Certains individus se sentent totalement montagnards. Ils considèrent n'avoir aucun lien avec la Métropole et les milieux urbains. En somme, on obtient donc une diversité d'identifications dans le massif de Belledonne, mais pour la plupart ils ne se considèrent pas comme montagnards mais plus comme « campagnards », leur village n'étant pas, selon eux, situé en montagne.

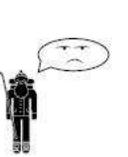
Dans le futur, les habitants des communes du massif de Belledonne voient des évolutions dans leur territoire. Plusieurs habitants de Belledonne nous parlent de nouvelles constructions et de nouveaux



habitants arrivés, ce qui n'est pas pour eux un point négatif. Ils semblent apprécier ces changements et ces nouveaux arrivants. On peut donc voir à travers les perceptions des habitants que les communes de Belledonne sont certainement des communes attractives et dynamiques puisque des nouvelles constructions et de nouveaux habitants ne cessent de se rajouter.

Dans les communes de Belledonne, il n'y pas de réelles volontés d'améliorations des communes, la majorité des habitants nous parlent de créer des nouvelles lignes de transports pour avoir des trajets directs sur plus de destinations, ce qui permettrait de réduire l'usage de la voiture. Néanmoins, les habitants semblent pour la plupart aimer leur commune telle qu'elle est, ne voyant pas ainsi de volontés d'améliorations nécessaires.

Raisons d'installation : familiale et environnementale
 Acquisition d'un bien foncier avec jardin
 Loisirs extérieurs
 Vie locale conviviale, relations sociales importantes
 Peu de services commerciaux, dépendance à Grenoble
 Sentiment d'appartenance peu prononcé
 Vision d'un territoire en transition

Belledonne	Urbains montagnards 	Néo-montagnards 	Ancrés 
Important usage de la voiture			
Bonne qualité des transports en commun			
Forte volonté de changement			
Faible attachement territorial			
Faible qualité résidentielle			
Manque de service			
Faible caractère montagnard de l'habitat			



PORTES OISANS

Les habitants de l'Oisans constatent bien la présence de facteurs montagnards : neige, hiver, équipements, pneus, conduite différente... Une majorité vit dans ce massif par rapport à un ancrage familial dans le temps. Les logements sont moins chers qu'en ville, et apportent souvent plus d'espace, de calme et de nature selon certains. Ces éléments ne se retrouvent pas en ville. Beaucoup de points positifs ressortent, tels que la qualité de vie, les paysages, etc...

On observe bien avec la thématique des loisirs, la notion de dualité ville-montagne. Dans le massif de l'Oisans, beaucoup pratiquent les espaces de montagne avec des sports de nature, favorisant un sentiment de détente, de calme. En ville, il s'agit davantage de profiter d'autres infrastructures, ou encore des services administratifs. Comme nous dit une habitante « *Quand je vais en ville, c'est pour être très active, faire pleins de choses* ». Enfin, pour ce qui pourrait faire la spécificité de ce massif, c'est la présence d'une première ville avant le centre aggloméré, qui est la commune de Vizille. Ni trop grande, ni trop petite pour les personnes interrogées, elle offre certains loisirs (dont le cinéma), ne nécessitant donc pas d'aller au centre de Grenoble.

Si une personne ne participe pas à la vie locale, les autres semblent engagées via des associations ou des pratiques sportives, ou encore lorsque des événements sont mis en place. Un des habitants, qui a grandi à Séchilienne, possède de la famille et des amis dans le village. En ville, cela semble moins évident de nouer des contacts, alors qu'en campagne, il y a plus de temps pour cela.

La ville est perçue de manière négative, qualifiée par le bruit, les bouchons, les feux rouges, le rythme élevé, ou encore qualifiée de « source d'angoisse ». Les caractéristiques « naturelles » de la montagne, telles que les paysages, la pente, ou bien les forêts, sont évoquées par les habitants pour qualifier le milieu montagnard, montrant ainsi l'importance de l'environnement dans leur représentation de leur milieu.

Concernant la frontière entre milieu urbain et milieu montagnard, certains habitants situent la limite en fonction des transports et des limites du réseau TAG. Certaines communes peuvent faire office de frontière entre ces deux espaces, notamment Livet-Gavet, Eybens ou Pont de Claix.

La non-présence ou le manque de services est très marqué dans le discours des personnes. Beaucoup des services ont été ou sont rapatriés en ville, notamment tout ce qui touche à l'administratif : par exemple, le bureau de la sécurité sociale de Vizille déplacé à Grenoble. Un habitant pense donc que les personnes résidant en montagne sont défavorisées par rapport aux autres citoyens pour certains services, tels que Pôle Emploi : « *Moins bien reçu, moins longtemps écouté, moins bien conseillé...* ». Tout cela implique de plus en plus de déplacements vers la ville.

Pour les commerces, les habitants résident à proximité de Vizille, ce qui leur permet d'éviter de descendre jusqu'à Echirolles ou Grenoble. Les petits commerces, comme à Séchilienne, sont pratiques mais les prix restent élevés. Ils restent bien rares avec seulement une petite épicerie et une supérette, il y a donc la dépendance de la voiture pour aller chercher ce qui peut manquer (artisans, commerces, restaurants).



Il y a donc de nombreuses attentes sur ce volet avec principalement une volonté de maintien des services essentiels et administratifs. Alors qu'en ville tout est accessible, dans l'Oisans il faut donc s'adapter et être plus ou moins indépendants.

En ce qui concerne les transports, l'usage de la voiture est omniprésent dans le massif de l'Oisans, voire obligatoire. Bien qu'il y ait, comme un peu partout, des bouchons aux heures de pointe, le trajet des déplacements se fait vite selon les habitants. La voiture apporte un certain confort qui ne semble pas présent dans les bus (chauffage, radio...). Pourtant, lassé de faire des allers-retours, une personne évoque le fait d'avoir acheté un appartement en ville pour éviter ces déplacements constants.

Sur la question des transports, il y a quelques discours différents voire opposés. Certains parlent d'une zone bien desservie avec toutefois des doublons, et des arrêts peu visibles sur les trajets. D'autres parlent d'une fréquence faible au niveau des Trans'Isère. Le bus a un coût élevé pour certains : « Bah le bus il faut le payer ! ». Dans ce type de discours, les personnes semblent oublier que l'usage de la voiture a également un coût élevé. Par exemple, le bus pour La Mûre coûte 6.50€ plein tarif, tandis qu'en voiture cela revient à environ 5€, montrant que les usagers peuvent parfois oublier le coût élevé de l'usage de la voiture. Une personne évoque une baisse du nombre de lignes, même si cela s'explique par l'existence de doublons (ligne 3000 et l'express sur la même route), mais qui entraînerait une baisse de fréquences de passage. A Vizille, les prix restent corrects en raison de la présence du réseau TAG. En revanche, dès qu'on dépasse les limites du réseau TAG, cela revient vite très cher.

En ce qui concerne le sentiment d'appartenance, l'analyse du massif de l'Oisans ne présente pas de similitudes entre les différents discours des habitants. Une personne dit s'identifier à la commune d'Allemond voire de l'Oisans en général. Une autre personne se revendique Grenobloise, une autre montagnarde, une autre évoque même l'idée qu'elle se sent Terrienne avant tout et confie : « Je peux me sentir chez moi dans le sens où je me sens bien, accueillie. », montrant l'idée qu'une partie des habitants de communes de montagne ne s'identifient pas systématiquement à ce milieu. Une autre personne pointe le fait qu'il y ait beaucoup de résidences secondaires et d'activité touristique pendant les vacances. Alors, cette personne se dit être de ces lieux touristiques « Je suis de l'Oisans, vers les stations ».

Concernant les évolutions de leur territoire, le projet de téléphérique entre Allemond et Oz est évoqué, pour redynamiser mais aussi éviter un afflux de voiture. A été également soulignée une volonté de continuer les lignes de train et de tram, sauf si cela conduit à détériorer la nature. Une personne évoque le rapprochement de la ville, se traduisant par davantage de constructions et par une atmosphère de plus en plus « grisonnante ».

Raisons d'installation : ancrage familial important et foncier attractif
Sport de montagne
Ville : dépendance administrative
Proximité Vizille évitant les déplacements, mais constat d'un exode des services
Pas d'identité commune relatée



Oisans	Ancrès 
Fort caractère montagnard de l'habitat	
Forte volonté de changement	
Bonne qualité des transports en commun	
Important usage de la voiture	
Manque de service	
Faible qualité résidentielle	
Faible attachement territorial	

Synthèse de l'analyse par massif

Chaque massif, comme il a pu être évoqué, possède des spécificités. La carte ci-dessus permet de les visualiser, et la description ci-dessous de les comprendre.

Caractère montagnard de l'habitat : Nous pouvons voir que les résultats sont très hétérogènes suivant les massifs. Le Vercors et l'Oisans, possèdent un fort caractère montagnard. Cela peut s'expliquer par l'altitude élevée de ces massifs. La plus forte présence de neige, de stations de sports d'hiver (surtout dans le cas de l'Oisans) et l'éloignement géographique renforcent ce caractère. Le Trièves et Belledonne quant à eux sont les massifs avec le plus faible caractère montagnard exprimé, ce qui peut être lié à l'altitude des communes, mais aussi via le discours des habitants interrogés.

Diversité des loisirs pratiqués : Pour cette thématique les résultats sont plus homogènes et tendent vers une bonne diversité. Cependant deux massifs ressortent et semblent être davantage pourvus en activités de loisirs : la Chartreuse et le Vercors. La présence d'un PNR et donc d'un réseau de randonnée ainsi que de stations de nordique pourraient donc probablement jouer un rôle dans une pratique accrue des loisirs de montagne.

Qualité résidentielle : C'est en Matheysine et dans le Vercors que l'on perçoit la plus grande qualité résidentielle. Pour la Matheysine cela pourrait s'expliquer par un bon dynamisme démographique, avec la création de nouveaux lotissements et l'arrivée de primo-accédants qui redynamisent les villages. Pour le Vercors, l'idée du « meilleur compromis » revient souvent dans les discours. Les habitants apprécient la combinaison des nombreux services présents et le cadre de vie préservé. À contrario le massif de l'Oisans semble être victime d'un manque de vie sociale et locale qui tendrait à créer des villages dortoirs comme certains métropolitains nous l'ont confié. Il semble y avoir clivage entre les nouveaux arrivants et les autochtones, mais aussi un manque de services.

Diversité perçue des services : Là encore les résultats changent beaucoup en fonction des massifs. Une expression d'un manque de services a été énoncée dans les massifs de Chartreuse, Belledonne et Oisans. Celui du Vercors, a contrario, fait souvent l'objet de satisfaction. Cela s'explique par la présence d'infrastructures scolaires qui vont jusqu'au lycée, de commerces de proximité permettant d'éviter de faire les courses en ville, d'une maison médicale, ... « Le plateau » comme les habitants le dénomme, semble réellement subvenir aux besoins des différents résidents.

Connaissances des services de la métropole : Nous pouvons remarquer que, dans l'ensemble, les services pris en charge par la métropole ne sont pas ou peu connus des nouveaux métropolitains. Nous pouvons peut-être y voir un défaut de communication de la part de la métropole. Notre analyse montre aussi ses limites sur cette thématique notamment dans la classification qui reste trop subjective, et dans la difficulté d'aborder le sujet.

Intensité de l'usage de la voiture : Pour cette thématique, l'ensemble des massifs, à l'exception du Trièves, ont une utilisation massive de la voiture. Les habitudes de déplacement restent encore très orientées vers l'automobile. Le train et la ligne de bus 17 expliquent la singularité du Trièves.

Qualité perçue des transports en commun : Par les habitants du Trièves, de Belledonne et de l'Oisans, le réseau de transport en commun est jugé positivement. La Matheysine est en revanche le seul massif où l'on peut noter une forte désapprobation du réseau de transport en commun.

Attachement territorial : Pour cette question de l'attachement territorial, les massifs sont scindés en deux groupes. D'une part dans le Trièves, la Matheysine, Belledonne et l'Oisans, les habitants expriment peu ou pas d'attachement à leur territoire d'habitation. Ou du moins, ils ne se définissent pas par leur lieu d'habitation. D'autre part dans le Vercors et la Chartreuse, les habitants expriment un fort attachement à leur territoire dans leurs discours, notion qui est largement partagée au sein de ces massifs.

Volonté de changement : Nous pouvons remarquer que la volonté de changement est liée à la représentation des habitants. Dans un massif déprécié comme l'Oisans, les habitants évoquent une ou plusieurs volontés de changement au sein de leur territoire. Contrairement à la Matheysine, à la Chartreuse et au Vercors où les habitants sont plus largement satisfaits.

Conclusion des analyses



En somme, ces différentes analyses permettent une identification et une compréhension de la dualité ville-montagne au prisme des représentations des navetteurs, résidant en montagne et travaillant en ville. Cette analyse, fondée sur les discours des habitants des communes de montagne, ne permet pas une extrapolation sur l'ensemble des massifs concernés, ou sur le milieu montagnard en général. Ces paroles de métropolitains ne peuvent être généralisées à tous les habitants de montagne, mais permettent davantage de déconstruire les pratiques et représentations, pour comprendre comment est vécue la dualité entre le milieu urbain et le milieu montagnard. Les navetteurs semblent être les mieux placés pour s'exprimer sur cette dualité. En effet cette population vit ce territoire hétérogène quotidiennement. Cette étude part du postulat que les habitants de communes de montagne entretiennent avec le milieu montagnard une relation de « Je t'aime, moi non plus », à savoir qu'ils manifestent un fort désir de vivre en montagne malgré les contraintes, pour s'éloigner de la ville et bénéficier d'une qualité de vie, qu'ils ne peuvent trouver ailleurs que dans ce milieu. Cette étude tente de montrer toute la complexité de ces rapports entre milieu urbain et milieu montagnard, ainsi qu'entre la montagne et ses habitants. Afin d'aller au-delà des évidences déjà démontrées, cette étude essaye d'identifier des modes d'habiter la montagne qui mettraient en lumière l'organisation du territoire métropolitain, nouvellement créé. Alors, certaines notions telles que l'adaptabilité, l'hybridité, ou la complémentarité ont permis de comprendre ces relations ville-montagne et la façon dont est vécue cette dualité.

La typologie offre une vision transversale par thématique. Cette typologie permet d'illustrer cette dualité ville-montagne en mettant en perspective les analyses thématiques avec les multiples discours qui se dessinent dans les entretiens. Volontairement caricaturaux, ces profils d'habitants regroupent cette multiplicité de discours, de parcours personnels, de représentations divergentes, qui auraient nécessité de multiples subdivisions aux différences subtiles et peu perceptibles. Ces profils regroupent donc des personnalités avec lesquelles nous avons pu discuter, sans entrer dans des subdivisions trop complexes et peu pertinentes quant à notre sujet d'étude.

Dès lors, l'analyse par massif a pu enrichir la réflexion sur l'organisation du territoire métropolitain. En effet, certains discours peuvent coïncider en fonction des massifs, avec des traits communs, des similitudes révélatrices des spécificités de ces massifs. Alors, la carte élaborée en fonction de la représentation des habitants pour chaque thématique, montre les principales idées par massif, les thèmes sur lesquels les habitants se sont largement exprimés ou ont tenu à souligner l'importance. A l'inverse, ce qu'on appelait généralement les « signaux faibles », à savoir les idées moins récurrentes, ont été finement traités afin de saisir pour chaque massif leurs spécificités, les distinguant des autres massifs étudiés. D'autre part, nous avons essayé de mettre en relation les profils et les massifs afin de comprendre les ressemblances et différences entre ces massifs. Pour cela une carte répertoriant les profils présents pour chaque massif a été réalisée ; ainsi que des tableaux qui ont pour but de compiler les informations de la carte représentant les thèmes dévolus à chaque massif et celles de la carte des profils par massifs. Ces derniers permettent de comprendre les concordances et les contradictions entre la représentation des massifs et des profils typologiques.

La première partie de notre travail, de septembre à décembre 2016, consistait à comprendre la dualité qui existe entre ville et montagne afin de penser en amont à une politique commune. Ce premier exercice nous a permis de recueillir les représentations qu'ont les habitants des communes de montagne à propos de la Métropole et comment ils la vivent. Ces habitants sont des acteurs



majeurs de la dualité étant donné leur migration pendulaire quotidienne qui les amène à fréquenter ces deux territoires.

Grâce au premier volet nous avons défini le contexte actuel, la deuxième partie, depuis janvier, de notre atelier porte sur l'avenir de la Métropole Alpes de Grenoble. Pour ce faire, nous avons opté pour une concertation directe auprès des habitants du territoire métropolitain. L'objectif de cette démarche est de définir au travers l'imagination des personnes interrogées, de potentiels scénarios prospectifs. A partir de ces différents scénarios il a été possible d'imaginer la mise en œuvre de politiques publiques ou du moins le contexte, les tendances et les priorités.



A la recherche du futur de la Métropole-Montagne

Méthodologie de la page Facebook

Durant la deuxième partie de la commande, à savoir l'élaboration de scénarios prospectifs, il était nécessaire de récupérer divers avis d'habitants de Rhône Alpes concernant le futur de la Métropole-Montagne. Pour cela, une page sur le réseau social Facebook a été élaborée afin de recueillir les avis d'habitants de Rhône Alpes sur l'avenir de la Métropole-Montagne. Cette page intitulée « Ta Métropole, ta Montagne ? En 2040 » a été lancée dès le début Janvier 2017.

Une première publication incitait les individus à s'exprimer :

« Imagine-toi. Grenoble en 2040.

Nous sommes des étudiants en Géographie, et nous nous intéressons à l'avenir d'une "ville-montagne". Pour cela, nous aimerions savoir comment chacun pense ce futur. Cette page est consacrée à ton imagination, à toi de créer ta Métropole-Montagne de demain, c'est-à-dire Grenoble dans son environnement montagnard Laisse libre cours à ton imaginaire. A toi de décider de quelle manière la représenter, par photo, par dessin, par texte romancé ou par de simples mots, tout nous intéresse.

A ton avis, quel visage aura ta ville ?

A quoi tu voudrais qu'elle ressemble ?

Épate-nous de tes propositions !

Et n'hésite pas à partager la page avec tes contacts, pour qu'ils nous donnent aussi leur avis !

Si tu veux, tu peux nous laisser des informations te concernant, comme ton âge, ta commune, tes loisirs et autres. Cela nous aidera à mieux comprendre les réponses. »

Cependant cette forme libre d'expression n'a pas eu de grand succès. Cinq personnes ont répondu en romançant leur avis. Ci-dessous un exemple :

« Ce que j'aimerais, ce que j'imagine... C'est que d'ici la fin de l'année, chaque nouvelle construction d'habitation soit écoresponsable. Des toits ou des murs végétalisés, une récupération de l'eau de pluie, des panneaux solaires. --> L'eau de pluie pourrait être directement traité avant d'entrer dans une cuve où elle serait en passe d'être redistribuer aux habitants qui la chaufferait via l'énergie photovoltaïque. Que les centres commerciaux deviennent aussi des centres énergétiques et écologiques via les mêmes moyens surtout quand on voit les surfaces qu'ils prennent. Ceci afin de devenir moins dépendant des centrales nucléaires, de réduire la pollution (qui dis arbre dis absorption de CO2). J'aimerais une ville qui favorise le transport en commun sans forcément dénigrer la voiture (les usagers/consommateurs) car certes, ils polluent mais ne sont pas les principaux polluants quand on y réfléchit vraiment. Ceux qu'il faudrait taxer, ce sont les grandes industries polluantes, les industries qui produisent à travers le monde pour faire revenir des marchandises en France via bateaux cargo, avions, etc... alors qu'on pourrait les produire nous-même. Bref... J'aimerais tout simplement une ville, une métropole axée sur l'écologie et les énergies vertes, qui permette aux citoyens de circuler plus amplement dans la vallée via des trams et des téléphériques pour les montagnes. L'idéal étant que cela s'applique non seulement à Grenoble mais dans tout la France. Ça coûte cher mais c'est bien peu cher payé par rapport à notre environnement et notre santé à tous. »

Pour toucher un plus grand panel, plusieurs styles de publications ont été testés. Tout d'abord des textes explicatifs ont été écrit sur une thématique, par exemple le téléphérique accompagné d'une vidéo, la nature illustrée de photographies futuristes, la politique expliquée par différents scénarios



écrits dans des commentaires propres, et où chaque individu vote en aimant le commentaire le plus plausible. Ces trois publications soulèvent une constatation, le système des votes implique plus les individus. Ainsi ce système a été appliqué pour les modes de déplacements et les profils typologiques. Cependant les réponses sont restées très maigres, et ne permettaient pas d'analyser et d'en tirer des scénarios prospectifs. A travers l'exemple suivant, qui est l'exemple ayant eu le plus de réponse seulement douze votes ont été enregistrés sur 331 personnes ayant vu la publication.

Extrait de la page « Ta Métropole, ta Montagne ? En 2040 »



Afin de relancer la page sur réseau social, une option a été payée permettant de faire la promotion de la page en région Rhône-Alpes. Grâce à cela la page a réussi à toucher plus de personnes, et a eu plus de « j'aime ». Les « j'aime » permettent à une personne de s'abonner à l'actualité, et de visualiser alors les nouvelles publications de la page. Ainsi au total 329 « j'aime » ont été atteints pouvant être traduit par 329 personnes ayant vu la page et ayant décidé de s'y abonner pour suivre les actualités des publications.

Cependant, peu d'individus ont répondu aux publications, non pas par non-intérêt mais plutôt parce qu'il est difficile de répondre sur un réseau social à des questionnements concernant un futur sur son territoire. De plus les réseaux sociaux peuvent permettre d'avoir des réponses quantitatives grâce aux sondages et aux nombres de « j'aime ». Pour obtenir du qualitatif le réseau social n'est pas le moyen le plus efficace. C'est ainsi qu'il a été décidé au sein de l'atelier d'élaborer un autre moyen pour récupérer plus directement les avis des habitants de Grenoble-Alpes Métropole. Vient alors l'élaboration des porteurs de paroles.

Méthodologie des porteurs de parole

Dans la deuxième partie de l'atelier, l'idée était de faire une prospection de la relation entre la ville et la montagne en 2040. Dans l'optique d'une approche innovante, nous avons décidé de nous orienter vers une méthode permettant de recueillir la représentation des citoyens sur le futur de la relation ville/montagne à Grenoble : cette méthode se nomme « porteur de paroles ». Celle-ci est un dispositif qui permet d'engager un débat dans un lieu public avec des personnes inconnues, à partir d'une question écrite sur un panneau. Inventée en 2002 par l'association « Lézards Politiques », cette méthode permet, en partant à la rencontre de quelques passants de confronter nos questions et leurs conceptions du monde.

Pour avoir des visions diversifiées nous avons divisé notre groupe en deux. Un premier groupe s'est rendu en ville au marché de l'Estacade, et le second sur le campus. A l'aide de panneaux nous avons posé cinq questions dans la rue, celles-ci ont été choisies afin d'éveiller l'imagination des citoyens. Voici les cinq questions :

- Être montagnard en 2040 c'est...
- En 2040 j'irai en montagne en...
- Dans 20 ans les stations de montagne seront ...
- Dans 20 ans le lien entre la ville et montagne sera ...
- Est-ce qu'il y aura encore des montagnes dans 20 ans ?

Photographies lors de la première séance, le 14 février 2017, sur le campus :



Réflexion autour de la troisième question , source : Atelier Métropole- Montagne



Ecriture de la quatrième question , source : Atelier Métropole-Montagne

En somme, nous avons récolté 50 réponses à ces questions. Par la suite, nous avons classé ces réponses en cinq thèmes, qui ont donné suite à cinq scénarios prospectifs différents. Le tableau ci-dessous présente les différents témoignages recueillis.

Récits prospectifs	Témoignages recueillis
Scénario 1 : UNE ADAPTATION NECESSAIRE	« Moins de neige » ; « Moins de tourisme » ; « Plus de ski » ; « Moins d'activités hivernales » ; « Ski de herbe » ; « À pied » ; « Surf » ; « Vélo électrique » ; « À cheval » ; « Télécabine » ; « Ski » ; « Téléphérique » ; « Plus de stations de moyenne montagne » ; « Terreuse » ; « Suite au réchauffement climatique la montagne a souffert donc adaptation douce »
Scénario 2 : VILLE/MONTAGNE : UN DIVORCE IRREVERSIBLE ?	« Exode rural par manque de services » ; « Beaucoup de personnes âgées » ; « Auto-stop » ; « Voiture » ; « Paupérisation » ; « Combat ville/montagne » ; « Combat riche/pauvre » ; « Carnage » ; « Lutte sociale » ; « Lien difficile à cause des voiture »
Scénario 3 : VERS DES MONTAGNES METROPOLISEES ?	« Accepter les citadins » ; « Information auprès des citadins » ; « Paysans guide » ; « À pied » ; « Jetpack » ; « Moto » ; « Voitures autonomes » ; « Téléski » ; « Cabine » ; « Vélo électrique » ; « Le loup » ; « Le tourisme » ; « Lien obligatoire » ; « autoroutes »
Scénario 4 : VERS UNE MONTAGNE SURPROTEGEE ?	« Biodiversité » ; « Paysan » ; « Qualité des produits » ; « Les paysans seront conservateur et guides pour les citadins » ; « Evasion » ; « Nature » ; « Traction animale » ; « Stations de ski démantelées » ; « Activité touristique » ; « Bol d'air »

Scénario 5 : L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DU TOURISME	« Tourisme » ; « Jetpack » ; « Moto » ; Hélicoptère » ; « Voiture » ; Stations trop grosse et développé » ; « Déchetterie » ; « Surpopulation » ; « Pollution » ; « Destruction des écosystèmes » ; « Segway » ; « Google cars » ; « Pas naturel » ; « Espaces aseptisés » ; « Plus de glaciers »
---	---

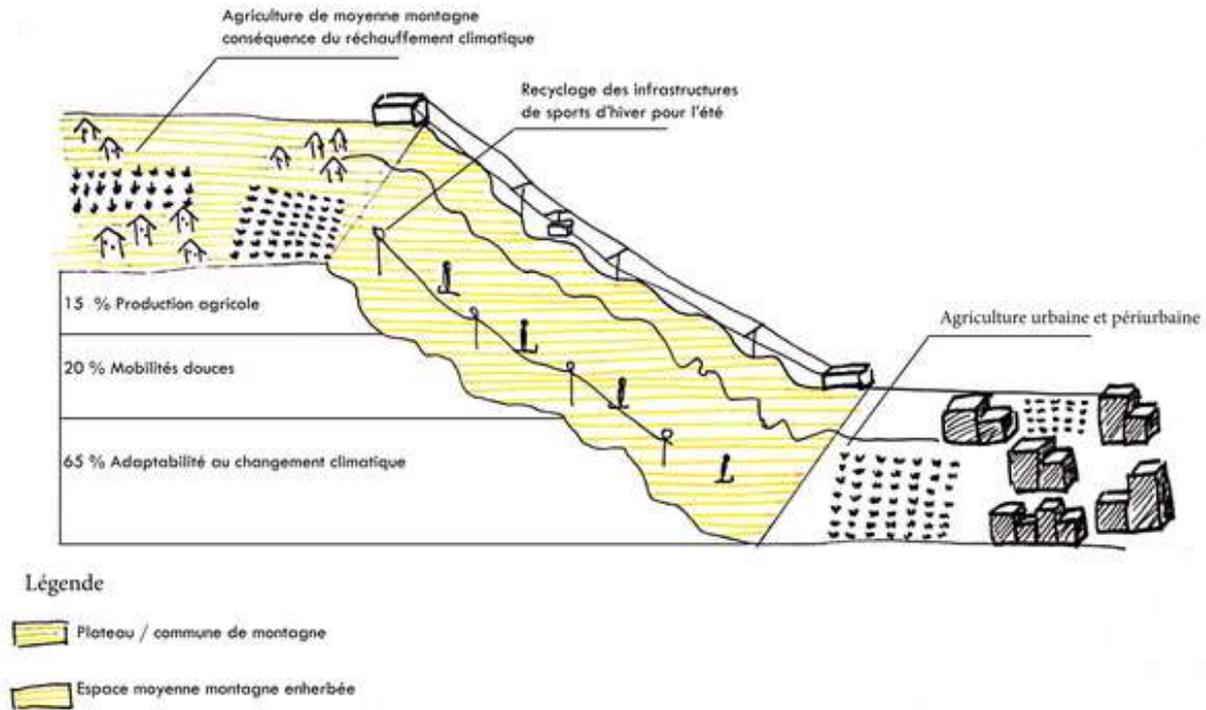
LES SCENARIOS PROSPECTIFS

SCENARIO 1 : UNE ADAPTATION NECESSAIRE

En 2040, suite au phénomène de **changement climatique** les montagnes à Grenoble auront fortement souffert. La **neige se fera plus rare** et les activités hivernales seront ainsi en fort déclin. La fréquentation touristique quant à elle diminuera de plus en plus dans ces régions montagnardes. Il n'y aura plus de **ski** dans les **stations** de moyenne montagne. En effet, il faudra se rendre bien plus **en altitude** pour pratiquer ce type d'activité. En outre, une évolution des activités sera de mise pour que ces territoires puissent conserver leur attractivité, ils adapteront leur développement et leur fonctionnement à ce nouveau contexte afin de ne pas aggraver la situation. Les pouvoirs publics iront également dans ce sens en prenant conscience de ces changements à adopter. Ainsi, ils prendront largement en considération ces changements et encourageront ces localités à se réinventer durablement. Le développement d'activités plus douces et moins consommatrices en énergie telles que **le ski sur herbe ou le vélo électrique** apparaîtront naturellement par le biais d'une population sensible à leur territoire. La mobilité évoluera aussi pour s'intégrer à cette dynamique. Emergeront les **déplacements à cheval, le téléphérique ou bien la marche à pied**. Ce changement climatique, caractérisé par un réchauffement du milieu montagnard offrira la possibilité de développer de l'agriculture type viticulture ou verger. Cette production renforcera celle des agriculteurs de la périphérie et permettra à la population citadine de consommer des produits locaux.



SCÉNARIO 1 : UNE ADAPTATION NÉCESSAIRE



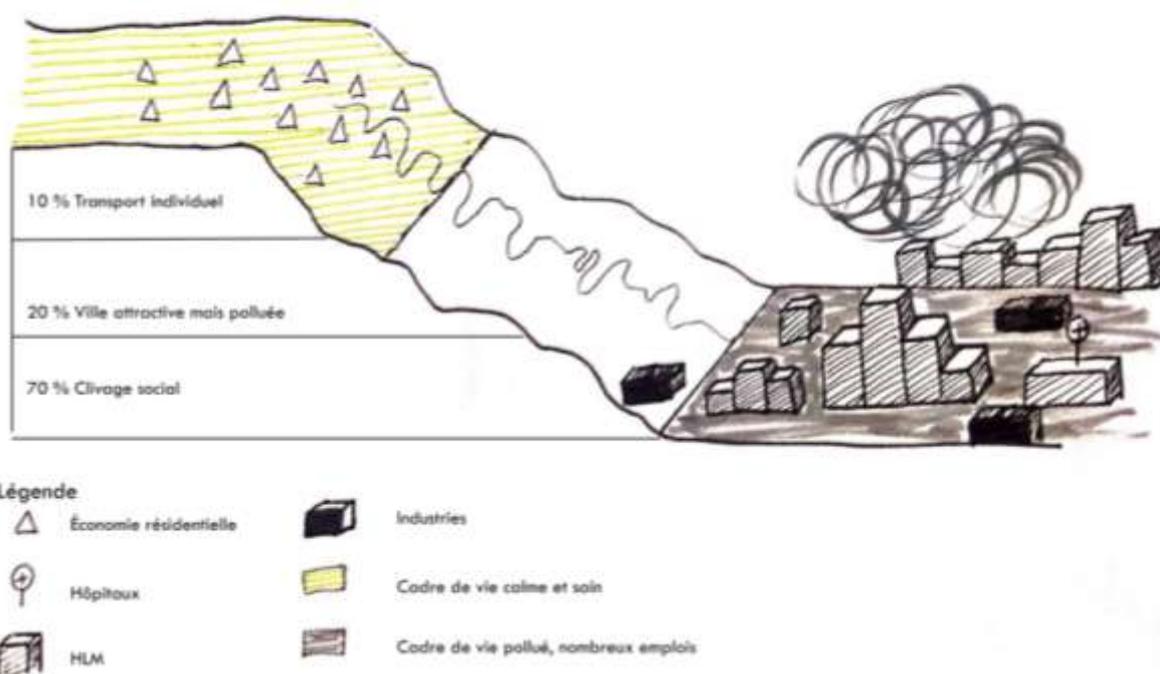
Comment Grenoble est arrivée à ce stade d'adaptation nécessaire ? Peu à peu le phénomène de changement climatique sera de plus en plus impactant pour le territoire. Ainsi en raison de cette hausse des températures, de moins en moins de personnes pourront se rendre en montagne pour skier. Les activités touristiques en montagne devront donc penser à une adaptation. La prise de conscience des personnes par rapport à leur territoire va les amener à pratiquer des activités alternatives. Aussi les pouvoirs publics se seront rendus compte de l'urgence de la situation et vont mettre en place des actions alternatives pour les déplacements notamment comme le téléphérique ou les déplacements à cheval. Jusqu'en 2040 les prises de conscience se feront aussi du côté des producteurs afin de mettre en place une meilleure distribution des produits à une échelle locale pour préserver l'impact sur l'environnement.

SCENARIO 2 : VILLE/MONTAGNE : UN DIVORCE IRREVERSIBLE ?

En 2040 à Grenoble, la montagne et la ville seront devenues **deux entités distinctes**. Les plus aisés vivront « **en haut** » sur les trois massifs qui entourent Grenoble. Les communes de montagne vivront de l'économie résidentielle. Elles seront devenues de véritables villages développés où les loisirs, les activités et les services ne manqueront plus. Seules les grosses infrastructures de santé resteront en ville car elles ont besoin d'un bassin de clientèle le plus étendu possible. La montagne sera considérée comme un lieu calme, beau et sain. **Les riches** surnommés « **les gens d'en haut** » descendront en ville exclusivement pour aller travailler car celle-ci sera polluée. A l'opposé, les personnes ne pouvant pas accéder à la propriété dans les communes de montagne seront surnommées « **les gens d'en bas** » et vivront dans la misère, ils auront très peu accès aux activités de la montagne car il faudra disposer d'une voiture pour pouvoir monter là-haut et le prix du carburant sera devenu inaccessible pour eux. A cause de cette **paupérisation** poussée à son paroxysme la Métropole devra instaurer une politique de **justice sociale** afin de ramener une mixité sociale entre

la ville et la montagne. Les politiques seront menées notamment autour du secteur de la santé, car ce sont des services qui ne peuvent être délocalisés dans les communes de montagne. La santé deviendra l'un des derniers liens forts entre les deux entités. De chaque côté la vision des habitants sera contrastée : pour les gens d'en haut la ville sera considérée comme un lieu nécessaire pour aller travailler, qui ne peut cesser d'exister car il leur permettra de mener cette vie rêvée en haut dans les montagnes. Tandis que pour les gens d'en bas la montagne sera considérée comme un endroit accessible que s'il l'on gravit l'échelle sociale.

SCÉNARIO 2. UN DIVORCE IRRÉVERSIBLE



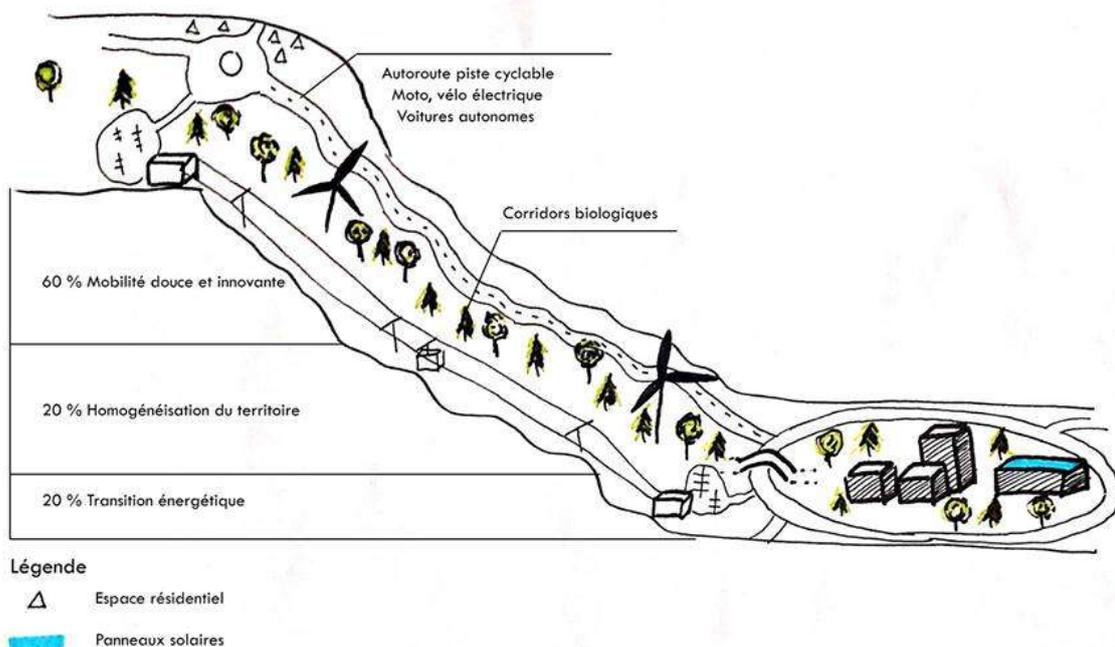
*Comment Grenoble est arrivée à ce stade de clivage ville/Montagne ? Jusqu'en 2020, les trajets domiciles-travail entre la ville et la montagne seront de plus en plus nombreux. De plus les déménagements des personnes aisées vers la montagne vont fortement augmenter car la pollution de la ville ne cesse de s'accroître et vivre en ville devient insoutenable. Un véritable exode urbain des riches ainsi **qu'un exode rural** des pauvres vont s'installer, deux entités vont se créer la ville et la montagne. Pour les personnes âgées **le clivage ville/montagne** est encore plus néfaste, car elles se voient contraintes de quitter les communes de montagne pour la ville, afin de se rapprocher des hôpitaux. En ce qui concerne la montagne celle-ci va se développer au niveau des loisirs mais en gardant un caractère agréable et sain pour les personnes qu'il l'habite. La ville quant à elle deviendra une véritable zone d'activité concentrant les entreprises, la main d'œuvre, et l'industrie. Durant vingt ans on ne cessera de densifier les constructions, pour former des quartiers où les conditions de vie seront difficiles mais qui seront plus accessibles financièrement*

SCENARIO 3 : VERS DES MONTAGNES METROPOLISEES ?

En 2040, Grenoble et ses montagnes seront **connectées** grâce à de nouveaux modes de déplacement. Anciennement qualifiée « la ville cuvette », elle sera désormais surnommée Grenoble la grande Métropole-Montagne. Les montagnes auront préservé leur environnement mais seront désormais gouvernées par la métropole. Celle-ci aura construit des **autoroutes** reliant la métropole et ses montagnes environnantes. Une véritable mixité sociale comptant la solidarité et l'intégration définira ce territoire, d'une part les habitants de montagne auront un rôle de **guide** auprès des citadins afin de les accueillir et d'autre part les montagnards seront acceptés en ville. **Le tourisme** sera un des facteurs de ce lien entre ville et montagne ainsi que la culture et les traditions.

Le paysage périurbain aura muté, on verra exclusivement des voies de circulation qui seront occupées par de nouveaux modes de déplacement tels que **le jet pack, la moto, les voitures autonomes, le téléski, la télécabine et le vélo électrique**. La métropole instaura dans son vaste territoire autant de modes doux que de modes conventionnels grâce aux **nouvelles technologies** qui seront élaborées à l'aide des énergies renouvelables. La sécurité routière sera au cœur des préoccupations de la ville, le dispositif « Métropole- Montagne Apaisée » permettra aux habitants de pouvoir circuler de manière « apaisée », par exemple **des pistes** seront donc aménagées pour chaque type de transports. Néanmoins, il n'y aura pas seulement que des avantages à cette connexion. Des attaques de loup toucheront fréquemment les espaces urbains car l'étalement de la ville vers la montagne n'aura cessé d'augmenter et la biodiversité de la montagne aura atteint la ville

SCÉNARIO 3. VERS DES MONTAGNES MÉTROPOLISÉES



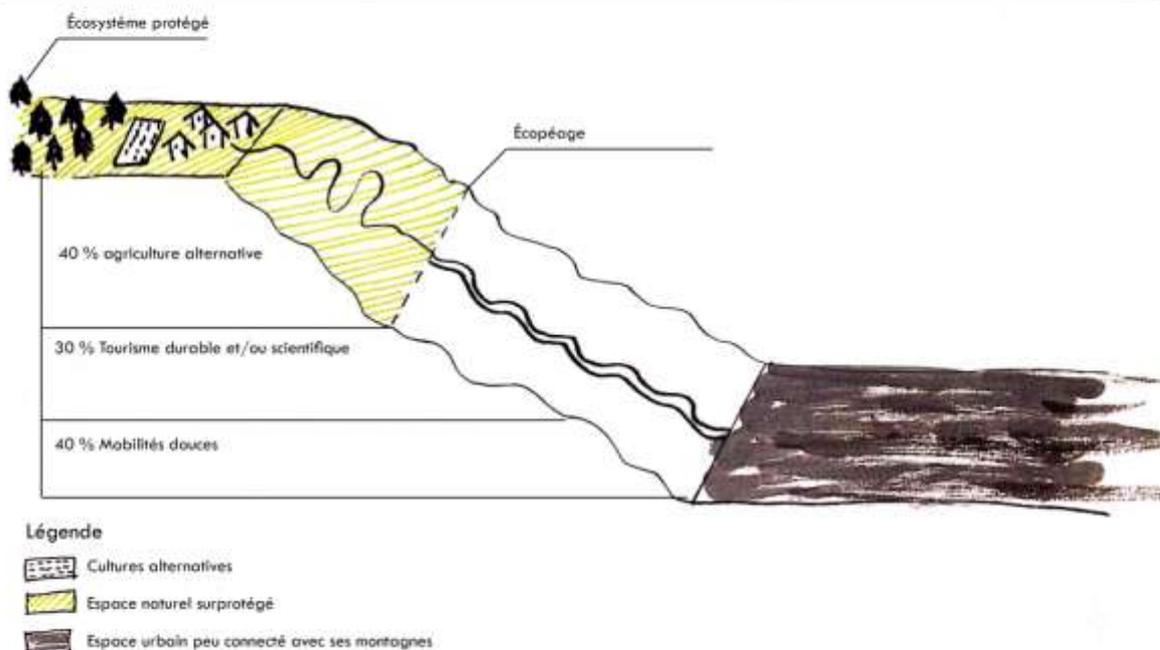
Comment Grenoble est arrivée à ce stade de connexion totale entre ville et montagne ? La ville souffrant de pollution et de forte chaleur urbaine a drastiquement réduit l'usage de la voiture à partir de 2016. Dès les années 2020, grâce à l'amélioration du dispositif « Métropole Apaisée » de nouveaux modes déplacements vont être de plus en plus utilisés au fil des années. Ceux-ci sont apparus quelques années plus tard, comme les voitures électriques autonomes, datant de 2031 et les jetpacks datant de 2035. Ces moyens de transports originaux permettent pour chaque individu de se déplacer de manière individuelle et libre mais en respectant l'environnement puisque les politiques publiques dénonceront le dégât des voitures sur l'environnement. L'accent sera mis sur la transition énergétique, alors que la production était principalement produite en montagne elle va s'égaliser avec la ville. En outre, de nombreux panneaux solaires fleurissent en ville ainsi que des éoliennes qui s'installent à proximité des villes. La nature suivra le mouvement de cette connexion, et les habitants toujours dans un souci de bienveillance environnementale aideront ce développement. De grands corridors écologiques apparaîtront et s'intégreront jusqu'au sein de la métropole, apportant dans une vague verte des espèces des moins craintives au plus craintives. Le périurbain s'étalant depuis des dizaines d'années, la ville s'installera donc en montagne. Le tourisme sera une économie grandissante permettant un vrai lien entre citadins et montagnards qui s'apprennent mutuellement leurs us et coutumes.

SCENARIO 4 : VERS UNE MONTAGNE SURPROTEGEE ?

Dans vingt ans, les montagnes de Grenoble seront surprotégées. La ville aura à cœur de préserver ce dernier îlot de **biodiversité**. Cet espace sera perçu comme une vraie richesse et les efforts mis en œuvre seront importants. Pour la population, la montagne fera partie d'un patrimoine culturel qu'il faudra protéger. Les habitants de cet espace se tournent vers une production agricole alternative se rapprochant du modèle **paysan. Qualité des produits** et respect des écosystèmes et du paysage, seront les maîtres mots de cette agriculture qui permettra d'alimenter les villes en produits sains. **Les paysans seront aussi conservateurs et guides pour les citadins**. En outre, pour ces derniers aller en montagne sera un moyen d'**évasion**, l'occasion de prendre un **bol d'air** pur salvateur. Cependant l'accès à la montagne sera devenu très règlementé et limité pour éviter au maximum la pression sur les écosystèmes. La Métropole met en place une série de mesures afin de limiter une expansion néfaste, de la ville, sur les montagnes. La mise en place de vignettes et d'éco péage pour réguler l'accès aux communes de montagne en est un parfait exemple. Ces territoires feront l'objet d'études scientifiques qui attireront un tourisme passionné de **nature**. La conservation sera l'objectif principal et les mesures politiques adoptées s'inscriront dans cette démarche. Chaque domaine du territoire connaîtra des normes à respecter pour se mouler à ce nouveau système. Le secteur de la mobilité par exemple sera très impacté par les restrictions, tous les modes de transports polluants ou qui dénaturent l'image de la montagne auront été bannis. Seule la marche à pied et les transports par **traction animale** seront désormais autorisés. Pour restaurer le milieu montagnard les **stations de ski** seront elles aussi **démantelées**. Mais cependant une **activité touristique** très contrôlée servira de levier de développement territorial.



SCÉNARIO 4 : VERS UNE MONTAGNE SURPROTÉGÉE

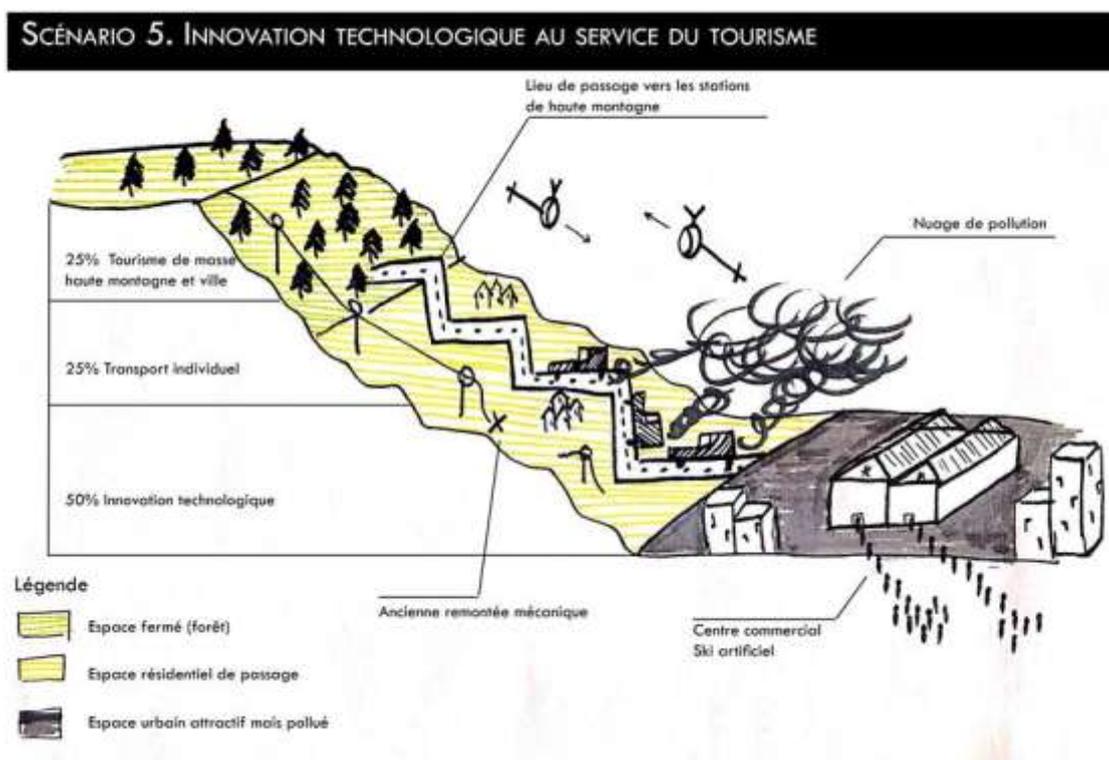


Comment Grenoble est arrivée à ce stade de mise sous cloche de ses montagnes ? Au fil des années l'opinion publique a largement pris conscience des richesses que représentaient ses montagnes. Les politiques publiques visant une protection de plus en plus intransigeante, ont donc été soutenues par la population. La façon d'appréhender le fait de vivre la relation ville et montagne change fortement jusqu'en 2020. Les activités les plus impactantes pour l'environnement, sont délaissées. Les stations de ski, plus forcément très rentables, sont démantelées par exemple. Ce n'est pas pour autant que l'économie disparaît complètement de ces territoires. La Métropole appuie les initiatives locales, notamment les associations culturelles et les infrastructures d'agriculture alternatives, plus en phase avec l'idée de préservation du milieu. L'agriculture est donc vue comme un outil d'entretien du paysage montagnard "typique". Ce paysage devient alors un pilier de nouvelle forme de tourisme, notamment le tourisme scientifique. En effet les montagnes deviennent des sujets d'études à préserver. Enfin les principaux acteurs de cette préservation mais aussi de ce lien avec la ville sont les habitants eux-mêmes.

SCENARIO 5 : L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DU TOURISME :

En 2040, les montagnes de Grenoble seront complètement dénaturées. Le **réchauffement climatique** aura altéré le visage des reliefs environnants. La **neige** à l'état naturel, appartiendra pratiquement au passé. Seulement quelques stations historiques de sports d'hiver subsisteront (2 ou 3 pour Grenoble) elles seront toujours plus vastes et plus impactantes pour leur environnement, à l'image d'une biodiversité s'érodant sans cesse. En outre, des stations nouvelles se seront implantées mais elles mobiliseront uniquement des **techniques artificielles**, coûteuses et gourmandes en énergie pour

développer une neige de culture et ainsi maintenir des domaines skiables totalement aseptisés. Le tourisme se caractérisera par sa forte affluence avec des pratiquants dépourvus de toute conscience environnementale, jusqu'à l'irrespect. Les sommes vertigineuses qu'engendreront ces activités d'hiver encourageront une exploitation des milieux sans retenue, néanmoins cela limitera un développement quelques pôles seulement. Les politiques s'inscriront, elles aussi, dans cette dynamique, cette ruée vers le profit aux dépens de la conservation des écosystèmes. Les changements climatiques pousseront les acteurs du tourisme et la Métropole à passer outre les conditions météorologiques et ainsi inventer de nouvelles formes de consommation touristique. On observera l'apparition de « stations de ville », c'est-à-dire la création de **pistes de ski artificielles** au cœur de Grenoble, dans les grandes surfaces par exemple. La stratégie sera de proposer une offre touristique acceptable et de faire de Grenoble et de ses montagnes avoisinantes une destination touristique à part entière et non plus un simple lieu de transit. Bien loin de toutes mobilités douces, les moyens pour rallier les versants montagnards seront en grande majorité de type individuel, allant de **la voiture jusqu'à l'hélicoptère** en passant par **les Google cars**. Les politiques de la Métropole seront axées sur le développement d'un tissu industriel de pointe, notamment en renforçant les liens entre les entreprises et les universités. La Métropole aura donc la double ambition de devenir une métropole touristique et innovante.



Comment Grenoble est arrivée à ce niveau d'innovation pour le tourisme ? Pendant des années, Grenoble et ses montagnes n'ont cessé d'exploiter et de miser sur le filon du tourisme d'hiver et ce, malgré les mises en gardes. Finalement le réchauffement climatique a bien eu lieu mais n'a pas eu raison de cette activité. Jamais Grenoble et ses stations n'ont eu l'ambition de s'adapter aux changements de conditions météorologiques et aux conséquences environnementale qu'engendre le ski ainsi que le tourisme de masse. Au contraire, ils ont largement investi dans les technologies afin de ne pas être tributaire de ce facteur. En 2040, les stations sont artificialisées et ont développé une offre bien plus large. Entre centres

commerciaux, bases nautiques et domaines skiable, les stations de haute montagne se hissent également sur le marché des vacances d'été. Grenoble, elle aussi propose des pistes skiabiles d'intérieur en centre-ville. La métropole Grenoble est caractérisée par son innovation technologique.

Pour conclure, la réalisation des porteurs de parole a donné des résultats différents que celui des enquêtes, tout d'abord les personnes interrogées habitaient à Grenoble, elles ont donné des réponses plus sincères et plus critiques. En effet, en les interrogeant sur l'avenir du lien entre la ville et la montagne, les réponses obtenues montrent un détachement avec le présent, en mettant en perspectives les problèmes relationnels de la métropole et de la montagne qui pourraient s'améliorer ou au contraire s'aggraver. Dans la première partie du rendu, les navetteurs donnaient leur vision de cette dualité ville montagne en insistant sur leur lieu de vie, alors que les scénarios prospectifs offrent une vision générale de la dualité entre Grenoble et ses montagnes. Ainsi la manière de vivre la dualité ville montagne dépend du comportement individuel et pas seulement de l'espace géographique d'habitation.

En outre, chaque scénario révèle que l'avenir de la métropole est associé à la montagne, mais aussi une association différente entre la métropole et la montagne. L'analyse prospective permet de mettre en lumière les différentes manières de vivre la dualité ville montagne. A travers des discours exagérés : catastrophique, utopique, pessimiste, conservatrice ou encore futuriste, découle une vision de la métropole divisée suivant la façon de vivre cette dualité métropole/montagne. Par conséquent, ces scénarios dévoilent des avenir qui dépendront des politiques publiques de la métropole, ainsi que des habitants qui s'adaptent à celles-ci et en font leur propre fonctionnement.

Conclusion générale

Pour conclure, notre travail a mis en lumière le fait que chaque individu vit et imagine l'évolution de son territoire différemment. L'élaboration des profils et des scénarios prospectifs démontre ces idées. La grande diversité de réponses est à nuancer car elles ont des trames communes. Ainsi, des groupes se constituent autour d'idées, de visions et de représentations.

Les notions de contradictions et d'ambivalences ont jalonné l'ensemble de notre travail. Lorsque sont comparées les représentations des personnes interrogées par rapport à leurs façons de vivre le territoire, il est possible de constater des divergences. L'écart varie en fonction des massifs. Voici un exemple typique de discordance : Dans le massif de Belledonne nous constatons de fortes contradictions entre les représentations de la population à propos de son territoire et les profils qui leur ont été rattaché. Même si les ancres ne sont pas majoritaires, les aménités de ce profil sont nettement en désaccord avec les représentations associées à ce massif. Il existe aussi des contradictions qui se retrouvent sur l'ensemble des massifs métropolitains. Par exemple, l'une des principales motivations des périurbains est de fuir la pollution or leur mobilité est principalement individuelle. En effet, la migration pendulaire, comme chacun le sait, est l'une des causes majeures de la pollution atmosphérique.



L'une des grandes questions de ce travail était de comprendre ce qu'induit l'hétérogénéité des territoires sur la façon de vivre des habitants. Grâce aux entretiens, nous avons constaté que les enquêtés faisaient bien la différence entre ces deux milieux. Face à cette dualité, l'une des réponses est l'adaptabilité. Cela se traduit par un réseau associatif et plus largement les initiatives locales, qui semblent leur être important pour pallier au manque de service qui caractérise les communes de montagne. L'adaptabilité conduit également à un changement de consommation. Beaucoup témoignent consommer au plus près de leur lieu de travail. Cependant, l'hétérogénéité induit aussi des incompréhensions à propos notamment du périmètre de mise en œuvre des actions publiques. Cette incompréhension est souvent détectée lorsque le sujet des financements et investissements publiques sont abordés. Il peut sembler compréhensible que deux territoires différents peinent à comprendre les besoins de l'autre. Exemple : une des enquêtés a soulevé le fait que le Stade des Alpes ne soit bénéfique qu'aux citadins. Habitant en montagne, il déplore le fait de financer un stade qu'il n'a pas souhaité et qui se trouve loin de chez lui. Mais cette incompréhension fonctionne aussi dans l'autre sens. Il est possible d'imaginer que des urbains ne veulent pas payer pour un réseau de transports en communes toujours plus étendu à l'extérieur de la ville.

Suite à cela, il est clair qu'en amont d'une action publique la communication est primordiale pour favoriser l'acceptation et la compréhension des population concernées. Ce travail aura mis en exergue le fait que chaque territoire doit comprendre les nécessités de l'autre. Ces analyses pourront également servir de socle à l'action publique puis ce qu'elles tentent en effet d'offrir un premier regard sur les conditions de construction d'un projet de territoire, en mettant en lumière les pratiques et représentations des habitants des communes de montagne métropolitaines, ainsi que les visions du futur des habitants de la Métropole.

Depuis septembre nous avons étudié la dualité entre la ville et la montagne vécue par des habitants de montagne, néanmoins cette dualité peut aussi se vivre par les citadins. L'étape suivante pourrait être de prendre en compte l'avis des urbains. Et donc se demander si ce ne serait pas à la ville de se tourner vers ses montagnes ?

