



**HAL**  
open science

# Habiter le temps et l'espace de la mobilité urbaine. Le cas de l'agglomération grenobloise

Juliana González Villamizar

► **To cite this version:**

Juliana González Villamizar. Habiter le temps et l'espace de la mobilité urbaine. Le cas de l'agglomération grenobloise. Géographie. 2017. dumas-01558409

**HAL Id: dumas-01558409**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01558409>**

Submitted on 7 Jul 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.



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

28 juin 2017

# HABITER LE TEMPS ET L'ESPACE DE LA MOBILITÉ URBAINE

Le cas de l'agglomération Grenobloise

Juliana González Villamizar

*Sous la direction de Luc Gwiazdzinski*

*Codirection de Guillaume Drevon*

Master Sciences Humaines et Sociales  
Mention Géographie Aménagement,  
Environnement, Développement

Parcours Innovation et Territoire (ITER)

Année Universitaire 2016-2017



*“Education consists mainly in what we have unlearned”*

*Mark Twain*

## Remerciements

Je remercie d'abord les encadrants de ce travail de recherche, Luc Gwiazdzinski (oui, à la fin on apprend à écrire son nom) et Guillaume Drevon, pour la confiance et pour les moments de réflexion qui ont nourri la démarche.

Je remercie également mes amis pour me permettre de prendre du recul par rapport à la problématique de recherche ; vos contributions ont fait évoluer ma pensée et je vois enfin le bout. Merci !!!

Coline, Samah et Corentin, je vous remercie pour les journées/soirées/week-ends dédiés au mémoire. J'admire toujours votre engagement et votre travail. Votre compagnie m'a permis de continuer quand je n'avais plus la motivation, surtout parce que vous faites tous les trois de très bons repas, merci !!!

Je remercie à toutes les personnes qui ont donné du temps pour les entretiens. En me rapprochant du terrain je comprends la valeur immesurable du temps dans les vies des individus et vous m'avez tous accordé une bonne partie du vôtre.

Je remercie également les personnes du SMTC avec qui je continue à apprendre pendant les mois à venir. Alizé, Céline, Olivier, Stella, Barbara, Pierre et tant d'autres qui m'ont donné un coup de main d'une manière ou l'autre pendant ces premiers mois de stage.

Je remercie particulièrement Stéphane pour sa compréhension, pour les débats à vélo sur la mobilité et l'habiter, et pour les sorties qui ont permis d'aérer ma pensée pendant ces mois de travail. On partira faire une traversée pour célébrer la vie (et la mobilité), promis !!!

Enfin, je remercie mes parents –oui, en peu cliché- pour avoir encouragé il y a deux ans ma décision de venir en France, et pour continuer à me soutenir avec 6 ou 7 heures de décalage.

## RÉSUMÉ

La mobilité fait aujourd'hui l'objet de nombreuses études en sciences humaines et sociales. Étant devenue une valeur pour les habitants de la planète, ce phénomène s'avère central dans la compréhension des sociétés dans les années à venir. L'approche proposée a pour objectif de répondre à la question sur *comment les individus « habitent » les déplacements et les points de connexion des transports en commun en milieu urbain ?* à travers une approche de l'habiter par le couplage entre pratiques et représentations du temps de déplacement.

Le terrain d'étude correspond à la ville de Grenoble, et de manière spécifique à l'espace-temps du déplacement en bus et en tramway. Les résultats prennent la forme d'une première approche de l'habitable mobile et d'une proposition de trois modes de vie mobiles. Des éléments liés à l'interaction sociale, les nouvelles technologies et les leviers d'action en matière de politiques publiques de mobilité sont présentés.

Mots-clés : habiter, mobilité quotidienne, représentations, temps de déplacement, pratiques, lieux mobiles, interactions, espace public

---

## ABSTRACT

Mobility is a majeure object of study in social and human sciences. Being recognised as a value for the entire planet inhabitants, this phenomena turns out to be central in the comprehension of societies over the coming years. The approach presented below aim to answer to the question about *how individuals inhabit the travels and the connexion points of public transport en urban areas?* through an approach of the notion of "inhabiting" by the coupling between practices and representations of time travel.

The study field is Grenoble's city, and more specifically the space-time that constitutes travels by bus and tramway. The results will take the form of a first approach of the mobile *habitatulum*. Some elements related to social interaction, new technologies and levers of potential action concerning mobility public policies will be presented.

Keywords : inhabiting, daily mobility, representations, travel time, practices, mobile places, interactions, public space

*« L'odeur de tout, mais surtout de cela, cigarette, parfum, lessive, tout y est.  
J'ai beaucoup apprécié, j'ai rencontré des amis inattendus, j'ai discuté, j'ai été un peu  
bousculée et contente de rentrer ! Rentrer dans le mouvement. Le paysage passe vite, on  
discute, le chien ne bouge pas, j'entends « Chopin ».  
Une fin de journée ensoleillée dans un bus qui secoue sur la fin du trajet.  
Une ligne que je découvre entre deux quartiers animés de verdure.  
Que n'ai-je de verdure curative sous la main! Mon nerf sciatique est catégorique, il  
n'aime pas le bus à cause de ses soubresauts. Malgré tout, je m'assoie, souvent dans  
l'autre sens que celui prévu par le fauteuil. Et j'écoute, je regarde les autres. Celui qui  
chante "t'inquiètes pas t'inquiètes pas", celle qui veut du pain. Et je me noie dans le  
défilé des fenêtres. »*

Description exquise à 360°, réalisée par un groupe de sept personnes dans un bus Chrono,  
Grenoble, mai, 2017

## Sommaire

|  |    |
|--|----|
| INTRODUCTION.....  | 7  |
| 1.Cadrage théorique et questionnement : la notion d’habiter, la mobilité quotidienne et les modes de vie dans les sociétés contemporaines..... | 11 |
| 1.1. L’habiter et les modes de vie contemporains .....   | 12 |
| 1.2. La place du déplacement dans les travaux sur la mobilité .....  | 24 |
| 2.Une approche de la mobilité par les pratiques et les représentations sociales du temps de déplacements .....                                 | 29 |
| 2.1. Grenoble et son territoire métropolitain : une agglomération en mouvement.....  | 30 |
| 2.2. Du réseau de transport au système de mobilité : quelques précisions sur le terrain d’étude..  | 33 |
| 2.3. Méthodologie.....   | 45 |
| 3. Habiter le temps et l’espace de déplacement de la mobilité urbaine.....   | 51 |
| 3.1. Des pratiques et représentations du temps de déplacement aux modes d’habiter mobiles ....   | 52 |
| 3.2. Les éléments sociodémographiques et le rapport à autrui dans les déplacements urbains .....   | 71 |
| 3.3. Les leviers d’action : la mobilité comme moteur de réflexion sur l’aménagement des espaces urbains. ....                                  | 74 |
| 4. Conclusion .....  | 78 |
| 5. Bibliographie.....  | 81 |
| Table de matières.....   | 86 |
| Table de Figures .....   | 89 |
| Annexes.....   | 90 |





# INTRODUCTION

Aujourd'hui, le paradigme du transport est dépassé par le paradigme de la mobilité (Amar, 2016). À l'heure du numérique et du transport multimodal, la mobilité représente non seulement la capacité de déplacement, mais aussi la capacité de changement et d'auto-construction d'une personne comme individu (G-t, 2013). Ce nouveau paradigme est centré sur les personnes, et la conception des nouvelles alternatives de transport est directement liée à la diversification des modes de vie du monde contemporain. Plusieurs travaux traitent ce phénomène depuis différentes perspectives. Certains auteurs mettent l'accent sur les enjeux écologiques de l'adoption de nouveaux modes de vie (Bourg, 2012) tandis que d'autres s'intéressent, de manière plus globale, à l'analyse des différents aspects qui conforment les modes de vie actuels notamment le choix résidentiel, de mode de transport, etc. (Kaufmann, 2015)

Mise à part le domicile, qui reste un lieu d'ancrage important pour les individus (Kaufmann, 2016), l'idée que toutes les activités humaines se font dans des lieux géographiquement fixes est actuellement remise en question. Contrairement aux idées proposées par Augé concernant les non-lieux (Augé, 1992), il semblerait que les points de connexion et les déplacements deviennent des espaces mouvants (Amar, 2016) et donc potentiellement « habitables ».

De même, le passage au paradigme de la mobilité représente un changement de pratiques des voyageurs. La démocratisation des forfaits internet pour les Smartphones ainsi que l'apparition d'une vaste quantité d'applications qui fonctionnent en temps réel montrent l'évolution de la façon dont les individus conçoivent leur mobilité ; elles permettent l'habitabilité des temps de déplacement. Cela dit, elles peuvent avoir également une emprise sur notre rapport à autrui notamment dans des espaces contraints comme les véhicules.

Ces premiers éléments de réflexion font l'objet d'une démarche de recherche visant à répondre à une question centrale :

*Comment les individus « habitent » les déplacements et les points de connexion des transports en commun en milieu urbain ?*

La démarche consistera à analyser –d'une part- les pratiques d'appropriation du temps pendant le déplacement comme un élément révélateur des modes d'habiter, et –d'autre part- les représentations du temps de déplacement comme un indicateur de l'habitabilité de cet espace-temps. Afin de répondre à la question du départ, trois hypothèses principales sont proposées.

### *Hypothèse principale :*

La première hypothèse consiste à affirmer que le temps de déplacement dans le transport en commun constitue un temps à part entière qui fait partie de l'habiter urbain. Cette affirmation renvoie à plusieurs notions provenant des différentes disciplines, notamment la géographie, la sociologie, la psychologie sociale, cognitive et environnementale, l'anthropologie, entre autres. De nombreux travaux sur la mobilité ont longtemps abordé le phénomène en se focalisant sur les points d'origine et destination. Or, il s'agit dans cette démarche de partir de l'idée qu'aujourd'hui -à cause de l'augmentation des distances parcourues grâce au développement des infrastructures de transport- le temps de déplacement a tendance à rester stable, voir à augmenter selon les modes de vie qui semblent se multiplier ces dernières décennies. Cela implique que nos sociétés passent de plus en plus de temps à se déplacer, ce qui entraîne un changement du rapport à l'espace et au temps. De même, notre approche s'intéresse à la conjonction espace-temps qui caractérise le contexte actuel d'éclatement des temps sociaux, une véritable hybridation des espaces et des pratiques (Gwiazdzinski, 2012).

Afin de répondre à cette première hypothèse, il semble nécessaire de trouver un cheminement pertinent vis-à-vis de la géographie pour aborder la notion d'habiter qui est, en ce moment, transversale à plusieurs disciplines. Du fait de son instabilité dans la littérature respective, l'habiter sera abordé depuis la perspective de modes d'habiter proposée par Mathis Stock (2014), et par extension, en se servant du concept de mode de vie. Ce dernier renvoie notamment à la relation intrinsèque entre pratiques et représentations, appliquée cette fois-ci au temps de déplacement comme objet de représentation.

La deuxième hypothèse part de l'idée que les modes d'habiter la mobilité se différencient selon les caractéristiques sociodémographiques des personnes notamment en ce qui concerne le rapport à autrui. Il s'agit de mettre en évidence le rapport à cette coprésence qui caractérise les interactions en transports en commun, et la manière dont les individus interagissent dans l'espace d'un déplacement. Les travaux sur la proxémie concernant notamment les différents types d'espace (intime, personnel, social, public) représentent ici une clé de lecture de l'espace-temps de la mobilité.

De même, il s'agit de rendre compte des rites qui ont lieu dans le temps de déplacement et qui sont révélateurs des représentations sociales des individus. Nous utilisons ainsi la conception de rite Goffman qui considérait que ce dernier représente l'effort de l'individu pour surveiller et diriger les implications symboliques de ses actes, lorsqu'il est confronté à un objet auquel il accorde une valeur spécifique (Goffman, 1974). Les rites permettraient ainsi de comprendre les raisons sous-jacentes aux comportements adoptés par les individus dans le temps de déplacement en transport en commun ; ils seraient la part visible de l'iceberg qui constitue les représentations mobilisées au moment du déplacement, ayant ces dernières une structure très complexe.

La troisième hypothèse fait l'objet d'un paradoxe : les TIC ont un double rôle dans la mobilité aujourd'hui; elles mettent en mouvement les voyageurs en les connectant à l'extérieur, mais elles les déconnectent de son environnement proche. Dans un monde hyperconnecté, l'utilisation de la technologie permet aux individus d'habiter leur mobilité, néanmoins cela limite le contact direct avec l'espace qu'ils occupent de manière temporaire. Aujourd'hui, certains auteurs parlent des technologies ubiquistes (Greenfield, 2007) pour faire référence à la théorie de Mark Weiser qui, depuis la fin des années 80, concevait l'idée d'une informatique qui « ne siègerait dans aucun appareil d'aucune sorte, mais serait présente partout ». Ce qui paraissait peu réaliste à l'époque est défini aujourd'hui par Greenfield comme « l'everyware » (everywhere + hardware), soit la technologie qui n'a plus besoin de l'ordinateur. Bien qu'il y ait encore besoin de téléphones portables (appareils), les possibilités de communication et d'accès à l'information ne cessent pas d'évoluer ; cela au point que la plupart de ces concepts et des avancées technologiques concernant l'approche ubiquitaire dépassent, pour l'instant, la capacité de langage et de compréhension humaine. Ce qu'il faut retenir, dans le cadre de notre approche, est l'impact de l'utilisation de plus en plus courante de ce genre de technologies dans les liens que l'on entretient avec autrui, ainsi que la manière dont l'état de mobilité généralisée des sociétés contemporaines pousse les individus à développer tout genre d'aptitudes relationnelles liées à la technologie.

Fort d'une réflexion interdisciplinaire, ce travail vise à faire une première analyse du cas de la ville de Grenoble. La démarche globale a pour objet d'établir les premières bases d'une réflexion sur les modes d'habiter la mobilité, différenciés en fonction des caractéristiques de personnes et des temps de déplacement.

Ce document retrace l'intégralité de la démarche entreprise dans le cadre du Master Innovation et Territoire en plusieurs étapes. La première partie sera dédiée au cadrage théorique dans lequel s'inscrit le questionnement central. Ensuite, une deuxième partie traitera les éléments concernant l'approche et la méthodologie utilisées et les caractéristiques de la ville étudiée : Grenoble et sa métropole. Une troisième partie consistera à présenter en détail les résultats obtenus des pratiques et représentations du temps de déplacement et les éventuelles réponses au questionnement central posé au départ sur la manière dont les individus habitent l'espace et le temps de la mobilité. Cela à travers la proposition d'une approche de l'habitable mobile des individus et d'une typologie de modes d'habiter « mobiles » différenciés. Une quatrième partie sera consacrée aux conclusions auxquelles amènent les résultats présentés dans la partie trois, notamment en ce qui concerne la notion de l'habiter et la manière dont elle a été abordée dans la démarche menée. Cet exercice permettra d'aborder les éléments théoriques et méthodologiques

mobilisés, les possibilités d'approfondissement et/ou évolution de la problématique ainsi que les leviers d'action possibles. Finalement, la bibliographie utilisée tout le long de la démarche et les annexes seront présentées.

## Première partie

Cadrage théorique et questionnement : la notion  
d'habiter, la mobilité quotidienne et les modes de vie  
dans les sociétés contemporaines

## 1.1. L'habiter et les modes de vie contemporains

### 1.1.1. L'habiter, une notion encore peu stabilisée

La notion d'habiter est d'emblée étudiée dans le domaine de la philosophie. Parmi les penseurs qui ont abordé cette notion, nous avons notamment Martin Heidegger avec son célèbre essai "*Bâtir, habiter, penser*" (Heidegger, 1951) dans lequel l'auteur présente tout une analyse de la relation qui existe entre bâtir et habiter. Pour Heidegger, il semblerait que nous ne parvenions pas à l'habitation que par le bâtir. Ainsi, à travers une description de l'évolution sémantique de différents termes liés à l'habitation, tels que les verbes bâtir, séjourner ou demeurer, il arrive au constat que la condition humaine réside dans l'habitation au sens du séjour sur terre des mortels.

D'autres auteurs proposent des réflexions philosophiques sur l'habiter en lien avec les affections et la construction de l'espace. Tel est le cas de Gaston Bachelard, pour qui la source de l'habiter est l'enfance, une période d'apprentissage spontané à la rêverie (Levy et Lussault, 2003). Il s'agit ici d'une posture visiblement poétique du fait d'habiter, proche de la pensée de Michel de Certeau, qui considérait qu'« habiter, c'est narrativiser » (De Certeau, 1990).

Des travaux plus récents sur l'habiter font le lien avec la notion de nature (Dollé, 1999) et son évolution dans le contexte actuel. Le paradoxe aujourd'hui est d'associer une manière « humaine » d'habiter au fait de retrouver et de protéger des terres inhabitées. L'intérêt de citer cet argument dans le cadre de notre étude réside dans le lien que l'auteur fait entre ce paradoxe et les nouvelles formes de « nature en ville », étant ces dernières présentées au marché de la « qualité de vie » que le milieu urbain offre aux individus. Dans cette même ligne de pensée en lien avec la nature, certains auteurs (Ghitti, 1999) décrivent le mode d'habitation mise en place à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle comme étant caractérisé par un refus du sublime. Dans ce sens, l'auteur fait référence à l'affaiblissement du corps de l'homme en rapport avec la nature (qui représenterait le sublime). Selon lui, dans l'habitation de la modernité l'homme urbain n'a pas de corps propre : c'est l'ensemble de systèmes qui composent la ville qui lui font un corps. Bien que ces arguments paraissent s'éloigner de l'objet de recherche de notre étude, Ghitti fait une référence, dans son essai sur « l'habitation déchirée », à l'analyse géographique. Pour lui, cette dernière réside dans l'étude de l'inscription des systèmes actifs et régulés à la surface de la Terre à travers les sociétés, ce qui viendrait rejoindre l'idée de la manière dont la ville – et plus spécifiquement la mobilité – façonne l'habiter des individus.

Dans l'actualité, la notion d'habiter est abordée par un nombre important de philosophes tels que Thierry Paquot et Chris Younès. Dans leur ouvrage (Paquot *et al.*, 2007), Paquot fait

une introduction qui traite de façon historique l'usage et l'évolution de trois termes : habitat, habitation et habiter. En faisant référence à Henri Lefebvre et Martin Heidegger, il accord à l'habiter la condition de « constitutif de l'existence humaine », ce qui exigerait un traitement « plus philosophique ». Néanmoins, la notion d'habiter n'a pas une formulation unique pour toutes les disciplines qui l'abordent (Herouard, 2007). Depuis les années 2000, les géographes portent un fort intérêt pour la notion et la manière dont la discipline peut l'intégrer aux concepts géographiques. Cela nous amène aux réflexions sur la phénoménologie et, plus précisément sur l'histoire de la géographie humaniste/phénoménologique, abordées initialement par deux géographes : John Kirtland Wright et Eric Dardel. La géographie humaniste, conçue comme une réponse à une géographie scientifique trop dogmatiste et trop étroite dans son approche, défend le postulat selon lequel l'espace vécu est « antérieur à celui des idées scientifiques » (Sanguin, 1981). À propos de la réflexion sur l'espace géographique, Dardel apportera les premiers fondements d'une discipline humaniste (Dardel, 1952) :

*« ... Toujours solidaire d'une certaine tonalité affective, la réalité géographique ne requiert pas pour autant une géographie pathétique, un romantisme de la terre. La géographie demeure, d'ordinaire, plus vécue qu'exprimée. C'est par son habitat, par l'aménagement de ses champs, de ses vignes, de ses prairies, par son genre de vie, par la circulation des choses et des personnes que l'homme extériorise sa relation fondamentale avec la terre ».*

Cette approche viendrait mettre l'accent sur l'affectivité, la connaissance et l'action. Pour Dardel, l'habiter relève de la connaissance, du rapport affectif des individus à l'espace. Cette manière de penser l'espace géographique est proche de la pensée de Frémont et sa principale contribution, l'espace vécu. N'étant pas proprement lié à l'approche épistémologique de l'habiter dont on parle aujourd'hui, le concept d'espace vécu traitait déjà la question de la subjectivité et le jugement qui caractérisent la relation de l'humain aux lieux (Frémont, 1976) : « ... nous découvrons une vision si l'on considère la structure de la région comme un **système** particulier de relations unissant hommes et **lieux** dans un espace spécifique et que la géographie est l'étude de ces relations, l'éclairage doit être porté sur celles-ci. Or l'homme n'est pas un objet neutre à l'intérieur de la région, comme souvent on pourrait le croire à la lecture de certaines études. Il perçoit inégalement l'espace qui l'entoure, il porte des jugements sur les lieux, il est retenu ou attiré, consciemment ou inconsciemment, il se trompe et on le trompe.... De l'homme à la région et de la région à l'homme, les transparences de la rationalité sont troublées par les inerties des habitudes, les pulsions de l'affectivité, les conditionnements de la culture, les fantasmes de l'inconscient. L'espace vécu, dans toute son épaisseur et sa complexité, apparaît ainsi comme le révélateur des réalités régionales. »

Or, un élément de l'approche de l'espace vécu qui a conduit au désintérêt progressif des géographes réside dans le caractère subjectif et individualiste des données, ce qui a un intérêt

plutôt en psychanalyse (Herouard, 2007). Ce genre de travaux qui analysent la relation entre espace vécu et habiter mettent en exergue une différence fondamentale : le contexte « mobile » des sociétés contemporaines. Ce lien intrinsèque à la mobilité apparaît systématiquement dans les travaux de recherche en géographie portant d'une manière ou l'autre sur l'habiter (Stock, 2014, Hoyaux, 2009, Drevon, 2016).

À l'heure actuelle, nous pourrions continuer à citer les différents travaux en géographie, sociologie, philosophie, psychologie, ou anthropologie, qui font référence à l'habiter et qui l'abordent avec des différentes méthodes et sous des différents angles. Or, la richesse et la « transversalité » du terme posent encore des questions sur les approches à mobiliser. En ce qui concerne la géographie, une approche de l'habiter du point de vue phénoménologique risque d'être réducteur (Drevon, 2016), car la survalorisation de l'individu se fait au détriment de la dimension sociale (Stock, 2004) alors que –comme le signaleraient Levy et Lussault par rapport à l'habiter, « *rien dans l'espace et la spatialité n'échappe à la société et à l'historicité* » (Levy et Lussault, 2003). Ainsi, afin de « sociologiser » l'habiter, d'autres approches tentent de dévoiler l'habiter par la pratique des lieux (Stock, 2007) ou, de manière intermédiaire, en se basant sur le triptyque pratiques-perceptions-représentations des espaces-mondes quotidiens (Herouard, 2007).

La diversité des méthodes et les tendances qui commencent à émerger en géographie sur la notion de l'habiter rendent compte de l'évolution permanente de cette dernière et, par conséquent, de son apparente instabilité. Cela nous amènera –dans le cadre de la démarche entreprise- à traiter d'abord les différentes définitions d'habiter ainsi qu'à mobiliser d'autres concepts tels que les modes de vie et les modes d'habiter.

### **1.1.2. Définitions de l'habiter dans la littérature : en quête de l'opérationnalité du terme**

Plusieurs définitions d'habiter sont proposées dans la littérature en fonction de l'approche utilisée par les auteurs. En revenant sur Levy et Lussault, ils définissent l'habiter comme étant « la spatialité des acteurs *individuels* ». En faisant référence à Dardel et d'autres contributions de la géographie phénoménologique anglophone, l'habiter se caractériserait par une forte interactivité entre les acteurs et l'espace dans lequel ils évoluent. Ils soulèvent un élément fondamental : l'habiter va au-delà de la sphère privée, ce qui –quand il s'agit de l'espace public- constituerait une manière de décrire l'espace par « *l'être habité* » et donc de le transformer, de le rendre « habitable ».

Selon Mathis Stock, considéré pour certains comme l'un des teneurs de la géographie de l'habiter, la notion désigne l'irréductible condition des êtres humains en tant qu'ils pratiquent



des lieux. La pertinence de sa contribution réside justement dans le fait d'accorder aux lieux une importance autre que la simple expression spécifique de l'espace. Cette définition permet aussi de sortir de la catégorie d'habiter « la terre entière » proposée par les géographes anglo-saxonnes. La pratique des lieux, au pluriel puisque la mobilité permet d'en pratiquer plusieurs, contribuerait à l'habiter.

En suivant les pistes développées par Stock, Laurent Cailly aborde plutôt la question du mode d'habiter qui désigne la relation singulière d'un individu ou d'un groupe social à l'espace géographique, exprimée dans l'agencement concret des lieux pratiqués et dans l'ensemble idéal de valeurs, de représentations ou imaginaires qui vient justifier cet agencement (Cailly, 2008). À travers un travail sur la « mise à proximité » des lieux en milieu périurbain (Cailly et Fourny, 2014), le mode d'habiter viendrait recouvrir une diversité de manières d'être proches expliquées par le vécu de la mobilité, le choix modal ou les rapports aux lieux pratiqués. À ce stade de réflexion, une notion d'habiter plus opérationnelle commence à émerger. Aborder l'habiter en géographie s'agirait de traiter l'insertion sociale et géographique de l'individu dans plusieurs contextes, porteurs des valeurs, images, etc. (Stock, 2004).

En ce qui concerne notre démarche, le travail de Stock apporte d'autres éléments qui seront mis en lumière lors de l'analyse ultérieure de ce qui serait l'habiter dans la mobilité urbaine. Il insiste d'abord sur trois hypothèses :

- 1) La première concerne l'individualisation géographique, selon laquelle : le choix est plus grand et il se fait de manière plus autonome, les individus deviennent plus distanciés par rapport au lieu de résidence et les espaces de vie individuels sont plus différenciés les uns par rapport aux autres ;
- 2) La deuxième hypothèse insiste sur le fait que les hommes sont géographiquement pluriels, ils s'impliquent dans de multiples lieux ; ils sont des habitants temporaires d'un ou de plusieurs lieux, ils peuvent transformer les lieux étrangers en lieux familiers, ils sont capables de gérer plusieurs référents géographiques de l'identité individuelle ;
- 3) La troisième hypothèse porte sur l'adéquation géographique, cela veut dire que les intentionnalités des individus font que les pratiques s'associent aux lieux de manière plus ou moins adéquate. La mobilité, représentée par les circulations et les migrations seraient une recherche « d'adéquation » entre les pratiques et la qualité des lieux.

Ces trois hypothèses rendent compte du contexte dans lequel s'inscrit l'analyse sur les modes d'habiter proposée par Stock. Nous pouvons, par conséquent, envisager de mobiliser cette réflexion à l'échelle du déplacement urbain.

Bien que ces travaux soient révélateurs de l'évolution des sociétés et de leur mobilité, l'approche proposée dans cette démarche vise à explorer les modes d'habiter qui résulteraient de la conjonction espace-temps dans les déplacements qui constituent la mobilité. Ainsi, il s'agirait non seulement d'analyser les formes d'une « mise à proximité des lieux » par le vécu de cet espace-temps -dans le sens utilisé par Cailly et Fourny-, mais de manière globale d'une approche visant – à travers les pratiques des lieux- à dévoiler éventuellement les modes de vie spatialisés (Drevon, 2016) de la mobilité.

### 1.1.3. Les espaces de transport : des non-lieux aux lieux mobiles

Dans l'approche proposée, les espaces de transport urbain tels que les véhicules (tramway, bus, train) ou les arrêts et les gares rentrent dans la catégorie des *lieux* où s'exprime la complexité des sociétés contemporaines. Cette conception des espaces de transport apparaît dans des travaux récents de recherche en mobilité (Frétigny, 2011, Cailly et Fourny, 2014, Amar, 2016), spécialement en ce qui concerne l'habiter. Or, elle s'oppose à la conception des espaces de transport comme *non-lieux*, notion proposée dans les années 90 par Marc Augé pour désigner les espaces qui n'ont pas de signification historique et symbolique et qui laissent les hommes dans l'anonymat (Augé, 1992). Les *non-lieux* tels qu'ils ont été théorisés à l'époque par l'auteur, se réduisent à la fonction pour laquelle ils ont été conçus, et ils réduisent l'humain à sa fonction d'usager/consommateur.

Toutefois, il semblerait qu'aujourd'hui le contexte des sociétés est lui-même contestataire de cette acception. La mobilité généralisée des sociétés contemporaines et les possibilités que offrent les nouvelles technologies semblent effacer cette différentiation. Dans ce sens, plusieurs auteurs proposent des nouvelles approches pour investir ces espaces. Amar suggère, pour une société à caractère mobile, de concevoir le lieu comme « entre deux mouvements », et non pas le mouvement comme « entre deux lieux fixés à l'avance ». Ainsi, tout lieu serait une escale, et les lieux de mobilité pourraient être considérés comme des « lieux-mouvements » (Amar, 2016). De manière plus concrète, Frétigny fait référence à l'espace du train comme « *relevant d'une territorialité originale* » (Frétigny, 2011) qui permettrait d'habiter cet espace mobile (Retailé, 1998). D'après son travail sur le train, l'espace de ce véhicule est porteur d'urbanité, manifestée, entre autres, par les détournements dont il fait objet. Cela révèle la diversité de formes d'usage et d'appropriation des individus. Il propose ainsi d'envisager le train comme un non-lieu dans le sens de De Certeau, un non-lieu qui permet aux individus d'inventer des fonctionnalités nouvelles du lieu conçu par l'urbaniste. Dans une autre perspective, et sans faire référence aux espaces de transport comme des non-lieux, Cailly et Fourny proposent une approche qui définit

le déplacement et par extension ses espaces, comme une « fabrique des proximités » des lieux qui se manifeste par le mode d'habiter.

Enfin, avec l'objectif de définir le cadre de réflexion dans lequel s'inscrira notre approche par rapport au traitement des « espaces de transport », il semble pertinent d'introduire la notion d'espace mobile, proposée par Denis Retaillé. En faisant tout un essai autour de la notion d'espace, l'auteur soulève l'existence de différents régimes de spatialité. Il considère que territoire et réseau ne sont pas indépendants ni opposés, mais les deux formes d'une même substance (propre à la société). Par ailleurs, il conteste le terme non-lieu, car -selon lui- cette acception viendrait réduire le lieu à une seule épaisseur, laissant du côté le fait qu'il s'agirait plutôt « *des origines, les lieux de « crise », de choix, ni ici ni là-bas, mais les deux dépassés dans leur réunion ailleurs* ». En ce qui concerne notre démarche, et pour donner suite au cadrage théorique utilisé, nous privilégierons notamment l'idée défendue par l'auteur selon laquelle dans le lieu se retrouvent le perçu, le représenté et le référentiel appelé (ou conçu), et c'est la variation entre ses trois facteurs qui rendent mobile ce que l'on croyait le plus immuable : *« l'espace avec la terre comme repère »*.

Les réflexions présentées permettent –dans le cadre de notre démarche- de placer les espaces de transport (tramway, bus, arrêts et stations) dans la catégorie de lieux mobiles où les représentations et les pratiques des individus sont confrontées et évoluent en permanence, ce qui donnerait à ces espaces une signification symbolique autre que la simple fonction de transport. D'où l'intérêt de se pencher sur la question de révéler la substance de ces espaces longtemps négligés.

#### **1.1.4. Mobilisation du concept de mode de vie : couplage pratiques et représentations**

Pour introduire le concept de mode de vie, nous partons d'un constat : la multiplication de possibilités en matière de déplacements depuis une cinquantaine d'années a transformé les sociétés, notamment par la mobilité. Vincent Kaufmann distingue deux périodes de ce processus de transformation : la multiplication des choix et l'injonction de la flexibilité. La première est associée aux Trente glorieuses avec l'enthousiasme technologique et l'idée du progrès mise en évidence par la modernité et le bouleversement de la consommation. La deuxième période correspond à un changement profond en matière de mobilité qui est associé à une poursuite dans les gains de vitesse et à l'élargissement des possibilités de télécommunication (Kaufmann, 2017). Cela, ainsi que la mondialisation de l'économie, constitue un changement majeur : la mobilité a franchi les structures sociales et spatiales correspondant aux frontières des pays (Beck, 2006). Ici,

la notion de choix est fondamentale dans la compréhension de ce changement sociétal ; la multiplication des choix dans tous les domaines de la vie donne lieu à un processus d'individuation –lié à l'épanouissement de soi (G-t, 2016)- qui permet aux individus d'avoir plus d'alternatives pour conduire sa vie.

Dans le même sens, certains auteurs (Scheiner et Kasper, 2003) traitant la question du lien entre mode de vie et mobilité proposent de tenir en compte deux phénomènes :

- Une différenciation socioculturelle croissante ou même une espèce de fragmentation de la société (individualisation, différenciation et multiplications de modes de vie).
- Un développement dynamique des structures spatiales et des régimes du temps qui comprennent des formes complexes de mobilité à tous les niveaux.

Après une mise en contexte sur le cadre dans lequel s'inscrivent aujourd'hui les travaux de recherche sur les modes de vie et la mobilité, il conviendrait de revenir à la définition même de mode de vie. Ainsi, plusieurs définitions sont proposées dans la littérature. Pour Kaufmann, le mode de vie « *est un reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne* » (Kaufmann, 1999). D'autres auteurs le définissent comme « *les patrons de comportements réguliers qui représentent des situations structurelles ainsi que des comportements habituels et des affinités sociales* » (Lüdtke, 1996).

Un élément à retenir dans ces définitions est la relation temporelle entre aspirations et contraintes de la vie quotidienne évoquée par Kaufmann : d'une part, le mode de vie reflèterait les aspirations des personnes, ce qui relève plutôt de la projection d'elles-mêmes dans le temps, à long terme ; or, les contraintes de la vie quotidienne se présentent au jour le jour, à court terme. Quant à la définition de Ludtke, nous retiendrons le caractère régulier des patrons de comportement ainsi que la faculté du mode de vie de représenter les situations structurelles et les habitudes.

La notion de mode de vie –de manière comparable à celle d'habiter- est polysémique, elle fait l'objet de plusieurs approches disciplinaires. En ce qui concerne notre démarche, la mobilisation de la notion s'inscrira dans la même ligne de travail de Guillaume Drevon, qui propose d'aborder le mode de vie dans son acception « d'ensemble des pratiques et/ou représentations communes à un groupe », étant ces deux dernières une grille d'analyse opérationnelle dans l'identification des différentes formes de spatialisation (Drevon, 2016).

Pour éclairer le lien que nous envisageons dans l'approche, les bases théoriques qui concernent les représentations seront présentées. D'abord étudiée par Durkheim, la notion de représentation a fait l'objet d'un nombre important d'ouvrages en sciences sociales, et l'intérêt

qu'elle suscite encore aujourd'hui montre sa richesse épistémologique. Avant de faire référence aux représentations sociales, nous aborderons certaines définitions de représentation. D'après Jean-Claude Abric la représentation est « *le produit et le processus d'une activité mentale par laquelle un individu ou un groupe reconstitue le réel auquel il est confronté et lui attribue une signification spécifique* » (Abric, 1987). Selon l'auteur, elle est par conséquent déterminée à la fois par le sujet lui-même, par le système social et idéologique dans lequel il s'insère et par la nature des liens qu'il entretient avec ces systèmes. Pour Denise Jodelet, la représentation est « une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social » (Jodelet, 1989).

La différenciation entre une représentation individuelle et une représentation collective a été d'abord proposée par le sociologue français, Emil Durkheim, qui considérait que le substrat des représentations individuelles est la conscience de chacun alors que celui des représentations collectives est la société dans sa totalité. Il assumait la société comme un être « spécial » qui « pense les choses de sa propre existence » (Durkheim, 1968). Ainsi, les représentations collectives seraient plus stables tandis que les représentations individuelles, dépendantes de la sensibilité de l'individu seraient très variables. Or, cette différenciation a été largement contestée et renouvelée par plusieurs auteurs. En ce qui concerne le caractère collectif d'une représentation, Moscovici lui attribuait la fonction de préserver le lien entre les membres d'un groupe, d'où l'explication du fait qu'elle soit partagée et homogène à un groupe. La représentation qu'ils partagent leur permet de penser et agir de manière uniforme (Moscovici, 2003). Durkheim abandonne néanmoins le concept de conscience collective pour s'intéresser à la représentation comme révélatrice de l'élément symbolique de la vie sociale.

La théorie de Moscovici sur les représentations sociales –théorie fondamentale en sciences sociales- part de l'élimination de la distinction entre sujet et objet. D'après lui, il n'existe aucune différence entre l'univers extérieur et intérieur de l'individu ou du groupe (Moscovici, 1969). Cet argument s'explique par le caractère indissociable de l'objet et son contexte. À ce propos, Abric fait référence à la relation « stimulus-réponse ». Pour l'auteur, si l'on ne fait aucune distinction entre les deux, la réponse est même à l'origine du stimulus. Ainsi, la représentation est toujours sociale, car l'objet est déterminé par la relation sujet-objet (Abric, 1994).

La contribution de Moscovici à la notion de représentation sociale se traduit globalement par l'accent mis sur le rôle de la communication dans la construction d'une représentation. Elle n'est pas seulement générée, mais également acquise, ce qui la rend dynamique et liée aux interactions, une sorte de passerelle entre le monde individuelle et le monde social dans une société qui change en permanence (Moscovici, 2003).

Une fois établie les fondements de la notion de représentation sociale, et sur la base de l'hypothèse selon laquelle les représentations sociales ont un rôle constitutif dans les pratiques et les dynamiques sociales, Jean Claude-Abric (1994) attribue quatre fonctions essentielles aux représentations sociales :

1. Fonctions de savoir : elles permettent de comprendre et expliquer la réalité. Par ailleurs, la représentation est le cadre de référence commun qui permet l'échange social, la transmission et diffusion de ce « savoir naïf ».
2. Fonctions identitaires : elles définissent l'identité et permettent de préserver la spécificité des groupes. Dans ce sens, la représentation permet aux individus de se positionner dans le champ social, d'élaborer une identité social cohérente avec les systèmes de normes et valeurs déjà existants.
3. Fonctions d'orientation : elles guident les comportements et les pratiques. La représentation vient définir le type de relation pertinente à employer et la gestion cognitive à adopter.
4. Fonctions de justification : elles permettent de justifier *a posteriori* les postures et comportements.

À propos de cela, Abric soulève le caractère indispensable de l'analyse de fonctions des représentations sociales pour comprendre la dynamique sociale, et cela est, par conséquent, un élément essentiel dans la compréhension de déterminants des comportements et des pratiques sociales.

Au-delà des fonctions des représentations sociales, Moscovici et Abric se sont intéressés non seulement au contenu des représentations, mais également aux processus qui interviennent dans la transformation de ces représentations. D'une part, Moscovici fait référence à l'intégration de l'information qui concerne l'objet de la représentation par deux processus : l'objectivation, où l'individu ou le groupe sélectionne et hiérarchise l'information, et constitue un modèle « noyau » figuratif de représentations ; et le processus d'ancrage, où le noyau est mobilisé afin d'intégrer la nouvelle information dans une catégorie préexistante qui est à la fois susceptible aux modifications.

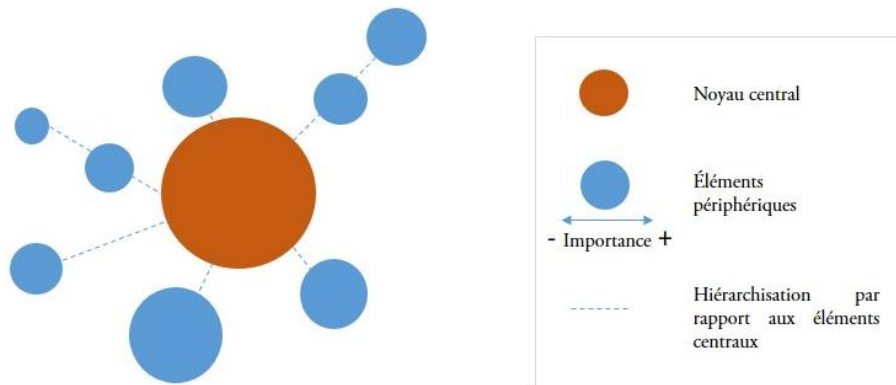
À partir des éléments proposés par Moscovici, Abric développa la théorie du noyau central (1976, 1987). D'après cette théorie, toute représentation est organisée autour d'un noyau central. Ce dernier permet de garantir deux fonctions essentielles :

- Une fonction *génératrice* à travers laquelle se transforme la signification du reste d'éléments qui constituent une représentation.

- Une fonction *organisatrice*, car le noyau central détermine la nature des liens qui relient les éléments de la représentation.

Dans ce sens, le noyau central constitue l'élément le plus stable de la représentation, et par conséquent, le plus résistant au changement. Les éléments qui conforment ce noyau central donnent sa signification à la représentation.

Figure 1. Théorie du noyau central : structure d'une représentation



*González J., adapté de Jean-Claude Abric, 1987*

En dehors du noyau central, la représentation est également constituée par des éléments périphériques. Selon la théorie proposée par Abric, ils sont organisés autour du noyau central qui détermine leur importance, valeur et fonction. Ils représentent la partie la plus concrète du contenu de la représentation et sont hiérarchisés en fonction de leur proximité aux éléments centraux. Ainsi, les plus proches ont un rôle important dans la concrétisation de la signification d'une représentation, et les plus distants serviront pour justifier, clarifier ou illustrer la signification (Figure 1).

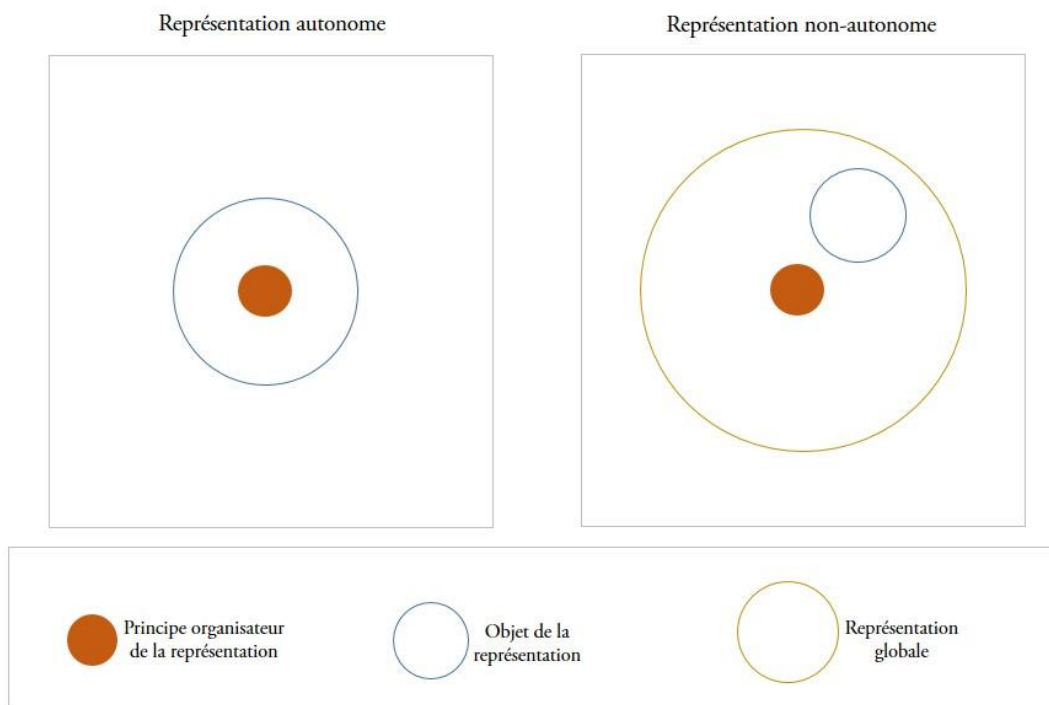
À ce propos, Flament (1989) propose par ailleurs une définition des éléments périphériques comme schémas organisés par le noyau central « pour garantir de manière instantanée le fonctionnement de la représentation comme grille de déchiffrement d'une situation particulière. Il les attribue ainsi trois fonctions :

- La fonction de prescripteurs des comportements. Ils guident les actions « adéquates » vis-à-vis d'une situation sans faire appel aux significations centrales.
- La fonction de modulation personnalisée des représentations et des conduites qui lui sont attribuées. Ainsi, une seule représentation peut être traduite par des comportements différents.

- La fonction de protection. Quand une contradiction apparaît, la transformation de la représentation s'opère dans un ajustement des éléments périphériques, ce qui protège le noyau central des transformations qui pourraient occasionner des troubles.

Une autre contribution de Claude Flament consiste dans la distinction des deux types de représentations qui résulte de l'analyse de l'objet de la représentation à partir de l'identification de son noyau central. L'auteur définit ainsi : 1) les représentations autonomes, dont leur principe organisateur se situe au même niveau que l'objet de représentation, et 2) les représentations non autonomes, dont leur principe organisateur se situe en dehors de l'objet de représentations, dans une représentation plus globale dans laquelle l'objet est intégré (Figure 2).

Figure 2. Types de représentation en fonction de l'objet



González J., adapté de Claude Flament, 1987

Enfin, nous nous intéressons également à la proposition de Jean-Claude Abric concernant le couplage pratiques/représentations. Au-delà de la conception classique selon laquelle les pratiques et les comportements sont déterminés par le système de représentation d'un individu



ou d'un groupe, Abric (1994) propose un principe de traitement qui va dans les deux sens : les représentations et les pratiques se créent mutuellement. Dans son approche, le lien entre pratiques et représentations est déterminé par deux caractéristiques propres à la nature de la situation :

- La part d'autonomie de l'acteur dans la situation, autrement dit, sa place et les relations qu'il entretient dans le système de pouvoir et d'obligations auquel il est confronté ;
- La présence dans la situation d'éléments fortement liés à l'affection ou à la mémoire collective.

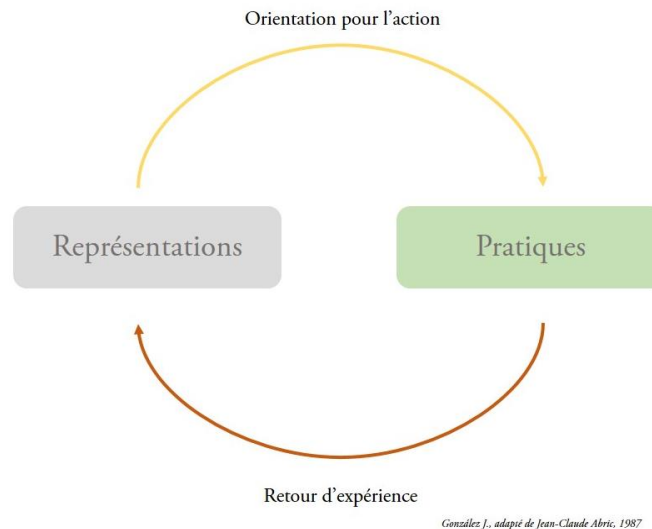
À partir de ces éléments, il propose trois hypothèses : 1) les représentations déterminent les pratiques dans des situations où la charge affective est importante et la référence à la mémoire collective est nécessaire ; 2) les représentations ont un rôle déterminant dans les pratiques et dans les situations où l'acteur a une certaine autonomie par rapport aux obligations dérivées de la situation ; 3) dans les situations d'engagement important, les pratiques et les représentations sont en interaction. Dans ce cas-là, l'établissement de certaines pratiques peut occasionner des transformations intégrales des représentations (Figure 3).

#### **1.1.5. Mode de vie permet de décrypter des modes de vie mobiles différenciés.**

Dans ce qui concerne notre approche, le couplage pratiques/représentations présenté dans la section précédente sera mobilisé comme une grille d'analyse du temps de déplacement. Plusieurs éléments de la théorie développée en psychologie sociale semblent pertinents pour répondre aux hypothèses proposées dans le cadre de cette recherche. D'une part, le caractère évolutif des représentations par leur interaction avec les pratiques, et dans le sens inverse, le rôle déterminant des représentations dans les pratiques. D'autre part, les éléments constituant une représentation et la possibilité d'avoir un objet de représentation dont son principe organisateur correspond à une représentation plus globale, ce qui complexifie l'analyse. Enfin, les mécanismes d'action qui s'opère entre pratiques et représentations quand il s'agit des situations quotidiennes qui, dans notre cas, ont lieu dans l'espace-temps du déplacement.

Or, étant donné qu'il s'agira d'une intégration de la dimension psychosociale du phénomène de mobilité, nous privilégions dans notre approche le concept de mode de vie, présenté auparavant comme l'ensemble de pratiques et représentations communes à un groupe. À travers de ce concept, l'objectif est d'identifier les pratiques et représentations que les personnes associent au temps de déplacement et de proposer ainsi une typologie de « modes de vie mobiles » déployés dans les transports en commun.

Figure 3. Couplage pratiques - représentations pour aborder le temps de déplacement



## 1.2. La place du déplacement dans les travaux sur la mobilité

Tout d'abord, nous constatons que la mobilité est un concept polysémique qui renvoie à des significations très diverses en fonction de la discipline dont on parle. Quant à l'approche proposée, la mobilité sera entendue comme « *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré* » (Bassand et Brulhardt, 1980).

Étant notre approche centrée sur l'espace-temps du déplacement, une brève présentation de la manière dont le déplacement est abordé dans la littérature est envisagée. Nous aborderons davantage la question de la gestion du budget-temps dans les transports et la manière dont les concepteurs des systèmes de transport l'intègrent à leur réflexion aujourd'hui.

### 1.2.1. Le déplacement, première unité de mesure

Aux fins de l'enquête Origine-Destination, un déplacement est défini de manière classique comme un mouvement d'une personne effectué à partir d'une origine vers une destination par une mode donné, pour un motif donné à une heure donnée. Or, à l'heure actuelle, un déplacement est spécialement multimodal. Dans la littérature, une définition plus actualisée au contexte des mobilités contemporaines correspond à celle proposée par Vincent Kaufmann, pour qui le déplacement « *est un franchissement de l'espace par les personnes, les objets, les capitaux, les idées et autres informations. Soit il est orienté, et se déroule alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit il s'apparente à une pérégrination sans véritable origine ou destination.* » Sans aller plus loin, une définition du déplacement qui fait consensus est celle d'unité de mesure de la mobilité quotidienne.

Depuis les années 60, les gestionnaires des territoires s'intéressent au déplacement comme unité de mesure afin de faire face aux problèmes liés au trafic, à l'environnement et aux politiques de mobilité. Instinctivement, il semblerait que la quantité de déplacements par personne a augmenté ces dernières années grâce au développement technologique et à l'augmentation de vitesse de nos sociétés ; or, les déplacements quotidiens restent globalement stables (Kaufmann, 2017). Parmi les raisons qui expliquent cela, certains proposent, par exemple, la substitution de certains déplacements à d'autres. Le déplacement de loisir est substitué à celui du travail. Une autre raison est l'enchaînement d'activités extérieures dans le temps. Avec l'augmentation de déplacements liés aux loisirs, un changement dans le modèle de mobilité est perçu (Kaufmann, 2017).

Cela est d'autant plus complexe pour les décideurs et les gestionnaires du transport qui continuent à mener des grandes enquêtes et à ajuster la « bonne échelle » de leur territoire vis-à-vis des changements de pratiques et de comportements. Avec le changement de valeurs imposé par le nouveau paradigme de mobilité (Amar, 2016), ils se retrouvent face à un double « devoir » : d'une part, en tant qu'administrateurs des systèmes de transport, il s'agit de garantir des mesures telles que l'efficacité, la fiabilité et la sécurité de la gestion de flux propres à l'ancien paradigme de transport; et d'autre part, il s'agit de promouvoir la réflexion -voire l'intégration dans leurs systèmes- sur des nouvelles formes de transport issues du métissage modal contemporain telles que l'autopartage et le covoiturage. Tel est le cas de la métropole de Grenoble, dont la conférence de lancement du Plan de Déplacements Urbains était dédiée à la place de la voiture à l'échéance 2030.

Bien que le nombre de déplacements par personne ne soit pas augmenté, le temps que l'on consacre aux déplacements est à la hausse dans de nombreux pays d'Europe. Et cela malgré le progrès en termes d'efficacité des différents moyens de transport (Kaufmann, 2017). Le déplacement et les phénomènes qui lui sont associés actuellement nous amènent à aborder la question de budget-temps de transport et la manière dont il est abordé aujourd'hui.

### **1.2.2. Le temps de déplacement, définition et littérature**

Depuis les années 70, le temps de déplacement fait l'objet de nombreuses études. Le temps de déplacement est analysé à travers son unité de mesure principale : le budget-temps de transport (BTT). Le BTT correspond au temps total passé par une personne dans ses déplacements au cours d'une journée (Crozet et Joly, 2006).

Les travaux concernant le BTT se fondent sur l'hypothèse de Zahavi (1979) selon laquelle le BTT quotidien moyen est égal à une heure. Par ailleurs, il attribue la stabilité du BTT à

l'augmentation de la vitesse en faisant le lien entre trois notions : distance, vitesse et temps. Ainsi, à BTT constant, la vitesse et la distance parcourue augmentent, ce qui expliquerait davantage le phénomène d'étalement urbain qui permettait à une population motorisée de s'éloigner du centre-ville sans pour autant augmenter son budget-temps de transport.

L'hypothèse ou conjecture de Zahavi a fait l'objet de nombreux travaux sur la mobilité dans différentes agglomérations, notamment en ce qui concerne la compréhension de l'évolution des comportements de mobilité. Néanmoins, et c'est à ce stade que l'hypothèse a été contestée par certains auteurs (Crozet et Joly, 2009), l'utilisation des données provenant de différents pays semble laisser de côté l'ensemble des variables actives du phénomène de mobilité. Dans ce sens, plusieurs approches (Raux *et al.* 2010, Drevon, 2016) proposent de mobiliser la *time-geography* qui conçoit la mobilité dans une logique séquentielle d'actions dans l'espace et dans le temps, comme un programme d'activités.

À l'heure actuelle, l'augmentation du temps consacré aux déplacements montre surtout les changements qui s'opèrent dans la manière de bouger aujourd'hui. L'augmentation des BTT et des distances parcourues est attribuée par certains auteurs à l'émergence des nouvelles formes de déplacements qui dévoilent des nouveaux modes de vie. Tel est le cas des phénomènes comme la pendularité de longue distance ou la multirésidentialité (Kaufmann, 2017) qui –à l'aide des nouvelles technologies- vont interroger la signification du temps de déplacement.

### **1.2.3. Le temps de déplacement : est-il un temps de qualité ?**

Dans les années 50, les gains en vitesse accomplis par le développement des infrastructures de transport représentaient la promesse de réduire d'une fois pour toutes le temps de déplacement. Néanmoins, contrairement à ce qui était envisagé, la part du temps que l'on passe « en route » continue à augmenter ou –dans le meilleur des cas- reste stable. Ainsi, du fait de l'accroissement de la distance parcourue et de BTT dans les déplacements, il convient de s'interroger à la signification de ce temps que l'on passe à l'intérieur des véhicules.

D'un point de vue socio-économique, le temps de déplacement a longtemps représenté un coût d'accès aux destinations et aux activités qui leur sont associées. Néanmoins, plusieurs travaux en géographie et sociologie ont remis en question cette conception du temps, en démontrant, par exemple, que le temps de déplacement peut faire l'objet d'une mise à proximité des lieux pour les habitants périurbains (Cailly et Fourny, 2014).

Ainsi, d'autres contributions qui cherchent à comprendre le phénomène de mobilité quotidienne s'intéressent également à l'appropriation ou « réappropriation » du temps en cours

de déplacement par la proposition des différentes logiques du déplacement : productivité, relâchement, sociabilité, évasion, émotion (Flamm, 2008). De même, il existe des travaux qui essaient d'aborder la question de l'habiter dans la mobilité à travers l'analyse des différentes formes d'appropriation du temps dans le train (Frétigny, 2012).

Néanmoins, au-delà de voir comment ces logiques d'appropriation et ces activités se déploient, la question de la qualité du temps de déplacement est également abordée par certains auteurs (Vincent Gueslin, 2012). Il ne s'agit pas de rendre compte des activités qui ont lieu dans l'espace-temps d'un déplacement, mais de savoir si le temps de déplacement, utile ou inutile, peut fournir une certaine satisfaction ou représenter une part de plaisir. Autrement dit, il s'agirait de savoir si le temps de déplacement peut en effet être en temps de qualité dans le quotidien des individus. Notre approche vise ainsi à questionner cette dimension du temps de déplacement, jusque-là très peu abordée dans les travaux sur mobilité.

#### **1.2.4. Hypothèse générale : vers l'identification des modes de vie mobiles**

Le cadre théorique présenté auparavant permet de comprendre le questionnement principal de notre approche. Dans les sociétés contemporaines, la multiplication de modes de vie ainsi que l'augmentation des distances parcourues pour effectuer une série d'activités changent le rapport à l'espace et au temps. Ainsi, la mobilité devient une valeur qui caractérise une bonne part de la population, et qui fait l'objet de nombreuses études en sciences sociales. Elle s'inscrit aujourd'hui au croisement de plusieurs phénomènes sociaux contemporains, et son rôle dans l'avenir des territoires suscite encore le débat.

Avec l'augmentation du budget-temps de transport et l'utilisation des nouvelles technologies qui nous permettent d'être connectés en permanence, les frontières spatiales et temporelles qui séparaient les lieux et les activités semblent disparaître pour laisser la place à des nouvelles formes de spatialité. Cela indique l'apparition des nouvelles pratiques des lieux et, par conséquent, de l'évolution des représentations sociales associés à des différents objets : le temps, l'espace, les lieux, les territoires, les relations, entre autres.

À partir de ce constat, l'approche proposée se fonde sur une hypothèse principale : il existe aujourd'hui des modes de vie mobiles qui opèrent dans l'espace-temps des déplacements quotidiens. Cela suppose un traitement du temps de déplacement qui va au-delà de la simple description des activités déployées par les individus lors d'un déplacement. Il s'agit de comprendre les logiques sous-jacentes qui existent au moment d'adopter un comportement, que ce soit dans le choix modal et horaire, ou dans les comportements liés aux interactions dans l'espace-temps du déplacement.



## Deuxième partie

Une approche de la mobilité par les pratiques et les représentations sociales du temps de déplacements

Étant l'objectif de la démarche d'arriver à identifier des modes de vie mobiles, le choix du terrain et de la méthodologie à employer a été fait – dans un premier moment- en fonction de ce qui était possible en termes de temps et de moyens. Cela dit, cette étude ne vise pas à l'exhaustivité, au contraire, il s'agit d'une ouverture qui permettra faire l'objet d'un projet de thèse doctorale. Cette partie traitera, d'une part, les aspects concernant le terrain d'étude. En partant d'une présentation générale de la ville de Grenoble, son territoire métropolitain et son réseau de transport, il est envisagé de définir son système de mobilité. D'autre part, cette partie servira à présenter de manière détaillée les éléments méthodologiques mobilisés tout le long de la démarche afin de construire une approche opérante de ce qui serait l'habiter dans la mobilité.

## **2.1. Grenoble et son territoire métropolitain : une agglomération en mouvement**

D'emblée, Grenoble est associée aux massifs montagneux qui l'entourent. Il s'agit en effet d'une espèce de cuvette urbanisée amplement connue par son esprit novateur. Le but de cette partie est de caractériser le territoire de Grenoble et sa métropole, notamment en ce qui concerne sa mobilité.

### **2.1.1. Généralités : la ville de Grenoble**

Grenoble, également connue comme « la capitale des Alpes » est une ville située au sud-est de la France dans le département de l'Isère. Elle est entourée par quatre massifs : au nord par le massif de la Chartreuse, à l'ouest et au sud-ouest par le massif de Vercors, à l'est par le massif de Belledonne et au sud-est par le massif du Taillefer. La ville est située sur une plaine au confluent du Drac et l'Isère, et pendant longtemps elle a connu des inondations importantes du fait de leur débordement.

La population de Grenoble est d'environ 160 215 habitants, dont 45,5% correspondent aux personnes ayant moins de 30 ans<sup>1</sup>. L'agglomération est également connue par son caractère novateur, bien représenté par son triptyque industrie-recherche-université. Le pôle universitaire de Grenoble représente plus de 60 000 étudiants et elle est classée comme la meilleure ville étudiante de France en 2016. En matière d'emploi la catégorie professionnelle plus représentative correspond aux cadres et professions intellectuelles supérieures avec un 30,3% de l'intégralité d'emplois. Grenoble se caractérise également pour un tissu associatif dense et très actif qui montre le caractère solidaire du territoire. Historiquement, de nombreuses initiatives portées par

---

<sup>1</sup> INSEE. Dossier commune de Grenoble, 2013.



la société civile rendent compte de l'implication des Grenoblois quand il s'agit de l'avenir de leur territoire.

En ce qui concerne le modèle économique de la ville, il s'agit majoritairement d'une économie de services. Des secteurs comme l'industrie ou la construction représentent en 2015 près du 12%, tandis que les secteurs de services aux entreprises et de services aux particuliers représentent le 61% du nombre d'entreprises du territoire.

**Figure 4. Nombre d'entreprises à Grenoble par secteur d'activité au 1er janvier 2015**

|  | Nombre        | %            |
|--|---------------|--------------|
| <b>Ensemble</b>                                  | <b>12 302</b> | <b>100,0</b> |
| Industrie  | 541           | 4,4          |
| Construction                                     | 999           | 8,1          |
| Commerce, transport, hébergement et restauration | 3 240         | 26,3         |
| Services aux entreprises                         | 4 078         | 33,1         |
| Services aux particuliers                        | 3 444         | 28,0         |

Champ : activités marchandes hors agriculture.

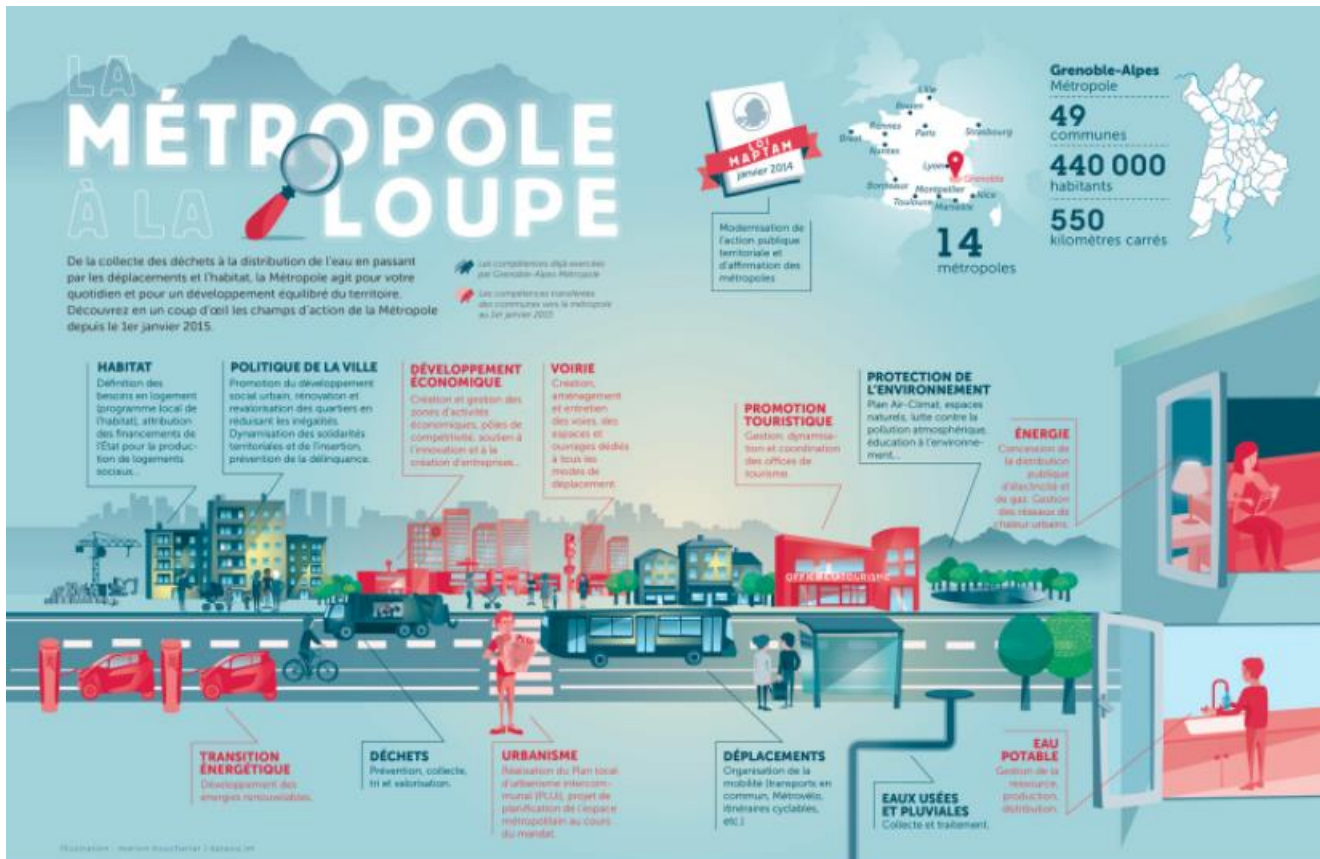
Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene).

### 2.1.2. Le territoire métropolitain : les défis d'un projet métropolitain

Depuis 2015, Grenoble-Alpes-Métropole, ancienne communauté d'agglomération, prend officiellement le statut de métropole, conformément à la loi MAPTAM ou loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Le territoire métropolitain est constitué actuellement de 49 communes et 450 000 habitants. Néanmoins, jusqu'en 2012, la communauté d'agglomération comptait 28 communes, ce qui représente l'intégration en 2014 de 21 communes appartenant aux communautés de communes du Sud Grenoblois et du Balcon Sud de la Chartreuse.

Figure 5. Compétences Grenoble-Alpes-Métropole



Source : Site web Grenoble-Alpes-Métropole [www.lametro.fr](http://www.lametro.fr)

Au-delà du périmètre d'action et des compétences transférées, la création des métropoles vise à donner plus de visibilité et d'attractivité aux grands centres urbains à l'échelle nationale et internationale. Cela se traduit par une meilleure coordination de l'action publique et par le développement d'une vision commune de l'avenir du territoire. Bien que cette volonté soit partagée par la totalité de communes de la métropole de Grenoble, le défi pour l'institution se présente au quotidien quand il s'agit de mettre à disposition les moyens nécessaires pour offrir la même qualité des services à toutes les communes. Cette difficulté réside, d'une part, dans le fait que –comme il a été soulevé auparavant– l'intégration de certains communes et très récente et, d'autre part, dans la diversité de tailles et de pratiques des différentes communes de la métropole.

Cela amène à l'institution à devoir gérer deux niveaux d'action pour un territoire complexe : le premier niveau correspond à la reconfiguration de l'organisation et, par conséquent, à une part importante de résistance au changement en interne qui se justifie par les nouvelles demandes du territoire ; le deuxième niveau correspond au développement stratégique d'un projet commun, d'une vision d'ensemble qui puisse réunir autant de diversité en faveur de l'ensemble du territoire.

Ce qui est intéressant dans ce phénomène de métropolisation vis-à-vis de notre approche est de voir que l'étalement du périmètre métropolitain en termes institutionnels est une réponse à la multiplication de modes de vie des habitants qui sortent de l'échelle communale pour déployer au quotidien toute sorte d'activités dans plusieurs territoires, ce qui rend la mobilité un impératif dans les manières de conduite de leur vie. Une personne travaillant au centre de Grenoble peut demeurer aujourd'hui à 10 ou 15 kms du centre de Grenoble et faire du sport dans une salle à Échirolles sans sentir pour autant une coupure importante de l'espace qui sépare les différentes communes. C'est là où le changement du rapport au temps et à l'espace et mis en exergue, notamment par les capacités des individus à la mobilité, ce que Kaufmann appelle motilité, concept qui rend compte des inégalités aujourd'hui, notamment en trois aspects : les accès, les compétences et la réalisation de ses projets (Kaufmann, 2017).

## **2.2. Du réseau de transport au système de mobilité : quelques précisions sur le terrain d'étude**

Le concept de « système de mobilité » employé dans cette partie fait référence aux travaux développés par Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt qui, dans les années 80, ont proposé de concevoir la mobilité comme un processus social fondamental qui permet de comprendre les transformations et le fonctionnement des sociétés (Bassand et Brulhardt, 1983).

De la même manière que John Urry aborde aujourd'hui la mobilité comme une notion clé de la compréhension du changement social (Kaufmann, 2012), Bassand proposait d'étudier la mobilité spatiale de la façon la plus large possible, en englobant tous les types de mobilité, à partir de cinq conditions (Bassand et Brulhardt, 1983) :

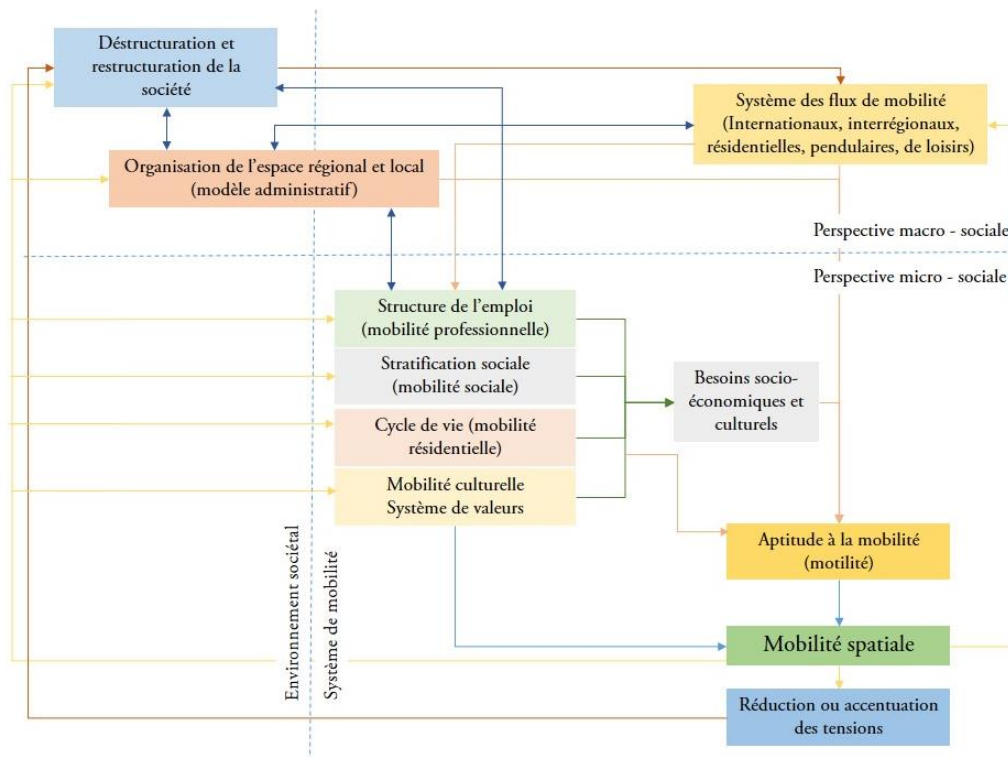
1. L'interdisciplinarité : chaque discipline qu'aborde la mobilité spatiale ne peut en rendre compte à elle seule le phénomène.
2. Le besoin de reconnaître à la mobilité spatiale deux niveaux : macro et micro social. Le premier fait référence aux structures, organisations et institutions et le deuxième fait référence aux acteurs qui les pratiquent. Les deux niveaux s'influencent mutuellement.
3. Considérer non seulement les flux de la mobilité, mais ces déterminants et ses conséquences.
4. Les divers types de mobilité constituent un système. Ainsi, la mobilité spatiale doit être abordée dans son caractère systémique, ce qui la rend très complexe.
5. La prise en compte de l'interdépendance de la mobilité et de l'organisation spatiale.

Ainsi, en ce qui concerne notre approche, le but d'aborder le concept de système de mobilité est d'avoir une vision globale du terrain d'étude. Or, du fait de la complexité qu'implique la

définition et compréhension de tout système de mobilité, il ne s'agira pas d'une démarche exhaustive, mais d'une première tentative de soulever certains éléments liés à la mobilité spatiale comme système, ce qui permettra de mieux comprendre les résultats qui seront issus de cette recherche. Les éléments mobilisés dans la description du système de mobilité grenoblois correspondent à une adaptation du schéma d'analyse proposé par Bassand et Brulhardt dans le cadre de leurs travaux sur la mobilité spatiale (Figure 3).

Il est important d'insister sur le fait que, tenant compte de la complexité de ce système de mobilité, l'approche proposée privilégiera deux modes de transport en commun, notamment en ce qui concerne l'observation : le bus et le tramway. Ainsi, le terrain d'étude correspond au temps de déplacement dans le bus et le tramway de la métropole grenobloise. Or, cela n'implique pas une restriction au moment d'identifier les pratiques et les représentations, car les utilisateurs métropolitains feront sûrement référence aux autres modes de transport constituant leur mobilité quotidienne. Nous essaierons d'aborder la question de ces modes de transport à manière de conclusion d'ouverture vers d'autres études qui pourraient être envisagées.

Figure 6. Schéma général d'analyse de la mobilité spatiale (adapté du schéma original)



Source : Bassand et Brulhardt, 1983

### 2.2.1. Le fonctionnement institutionnel : compétences de la métropole en lien direct avec la mobilité

La première partie de ce chapitre a déjà évoqué le fonctionnement général et le périmètre de la métropole grenobloise. Néanmoins, il s'agira dans cette partie de traiter plus précisément le fonctionnement institutionnel en matière de mobilité.

#### *La gestion de la mobilité : deux instances pour le territoire métropolitain*

Le développement des mobilités dans le territoire grenoblois fait partie de la compétence « Déplacements » de la métropole. Cette compétence est globalement gérée par le SMTC et le Département Mobilités, Transports et Conception de l'Espace Public de la métropole.

Le SMTC est un établissement public qui regroupe, depuis 1973, la Métropole et le Conseil général de l'Isère. Il est l'autorité organisatrice du transport urbain de l'agglomération grenobloise. Sa mission principale est de penser et organiser les déplacements à l'échelle du territoire concerné. À l'heure actuelle, cela se traduit par la volonté de promouvoir une nouvelle structuration modale, privilégiant les transports collectifs et les modes doux. Par ailleurs, avec la création de la métropole, le réseau de transport vit aujourd'hui une reconfiguration qui vise à intégrer graduellement les communes à l'échelle du territoire métropolitain.

Trois fonctions précises sont attribuées au SMTC :

- Il est propriétaire des infrastructures, des véhicules et du patrimoine foncier.
- Il est gestionnaire du réseau. Le SMTC détermine la politique tarifaire, l'offre de transport et les normes de qualité et de service.
- Il est développeur des transports, il assume la maîtrise d'ouvrage de tout nouveau projet de transports en commun, de la conception à la mise en service.

Le Département Mobilités, Transports et Conception de l'Espace Public (MTCEP) intervient à la fois pour la Métropole et le SMTC. Les domaines concernant la mission du département sont :

- La planification multimodale des déplacements ;
- L'organisation du réseau de transports collectifs ;
- Le développement des modes actifs ;
- L'accessibilité de la chaîne de déplacements ;

- L'apaisement des vitesses de circulation, le stationnement en ouvrages ;
- La circulation automobile et le devenir des autoroutes urbaines.

Vis-à-vis des nouvelles compétences de la métropole, ce département a également la mission de concevoir les espaces publics de la métropole en lien avec les usages de la mobilité, notamment par un partage de l'espace plus équilibré entre les différents modes de déplacement.

### *Le réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise*

Le réseau de transports en commun de la métropole grenobloise est communément dénommé « réseau Tag », en faisant référence à la marque commerciale de l'exploitant : la Semitag. Cette dernière assure la gestion de l'ensemble du réseau de bus et tramway à travers une Délégation de Service Public depuis sa création en 1975.

Le réseau Tag est un réseau multimodal qui compte aujourd'hui 5 lignes de tramway, 6 lignes de bus structurantes (Chrono) et 30 lignes de bus (Flexo et Proximo) qui desservent l'intégralité du territoire. En ce qui concerne les lignes de bus, les trois niveaux de lignes ont des particularités :

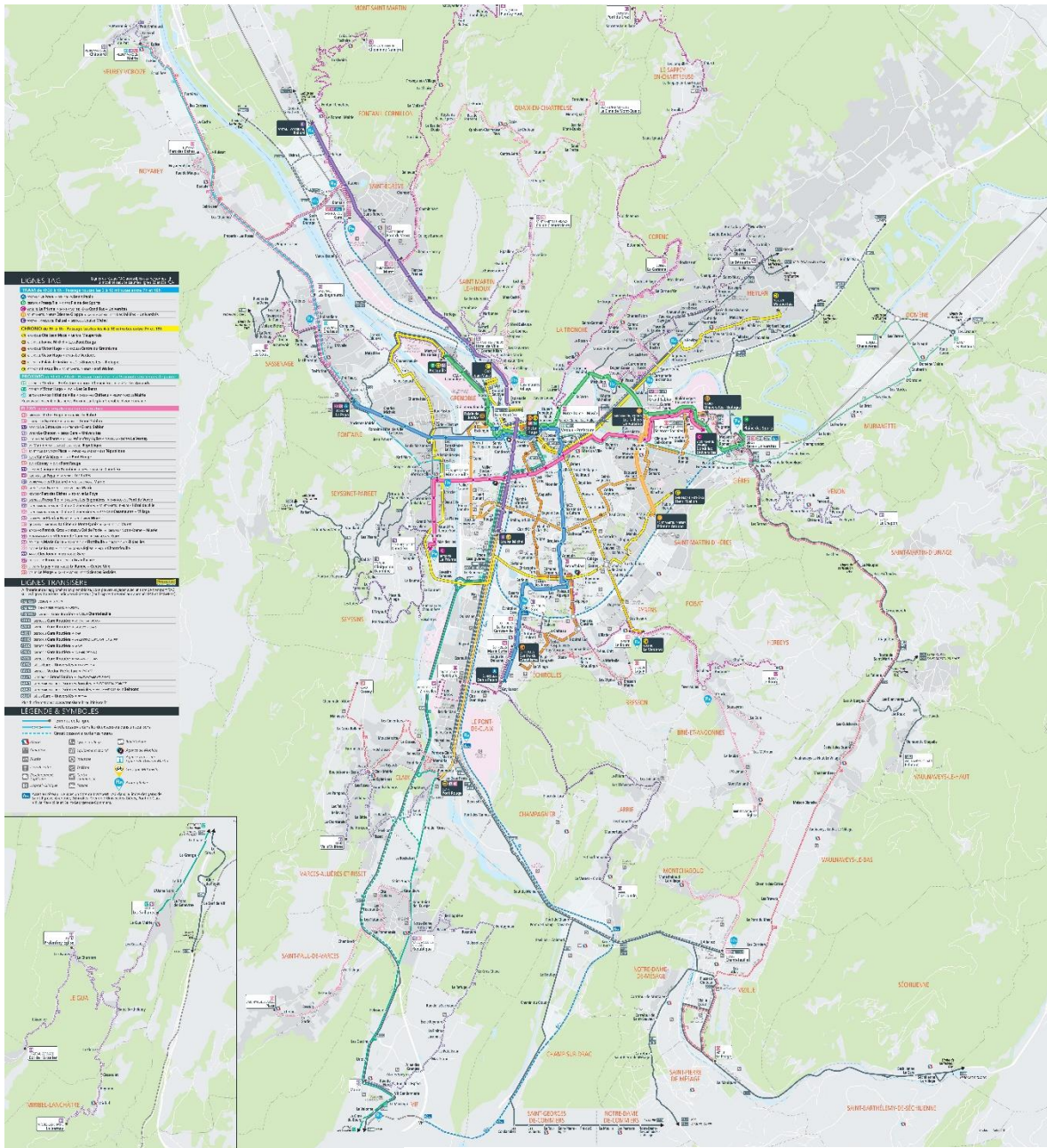
- Chrono : Les lignes de ce niveau sont des lignes structurantes qui ont pour objectif de desservir le territoire avec des fréquences et des plages horaires similaires à celles du tramway. Elles se déplacent de 5h à 1h du matin avec une fréquence de 4 à 10 minutes.
- Proximo : Ce niveau correspond au territoire urbain de Grenoble. Elles fonctionnent de 5h30 à 20h30 avec une fréquence de passage d'entre 7 et 15 minutes.
- Flexo : Il s'agit d'un service régulier ou sur réservation pour desservir certaines communes de l'agglomération.
- Trans-Isère<sup>2</sup> : Les lignes du département qui desservent le territoire de la métropole grenobloise permettent aux usagers du réseau Tag de parcourir d'autres communes excentrées.

Au-delà des transports en commun, le réseau propose actuellement 18 parkings relais répartis sur le territoire afin de favoriser la multimodalité. Le stationnement est gratuit pour tous les titres de transport et les abonnements TAG, les consignes Métrovélo, TER/TAG et la zone A de Trans-Isère (Figure 7).

---

<sup>2</sup> La gestion de ces lignes par le SMTC est encore en cours de structuration.

Figure 7. Plan du réseau de transports de l'agglomération grenobloise



Source : Site officiel Semitag

En ce qui concerne le vélo, le territoire métropolitain compte aujourd'hui 320km d'itinéraires cyclables. De même, la métropole propose un service de location de vélo, Métrovélo, qui met à disposition 6000 vélos en différentes modalités adaptées aux besoins des usagers.

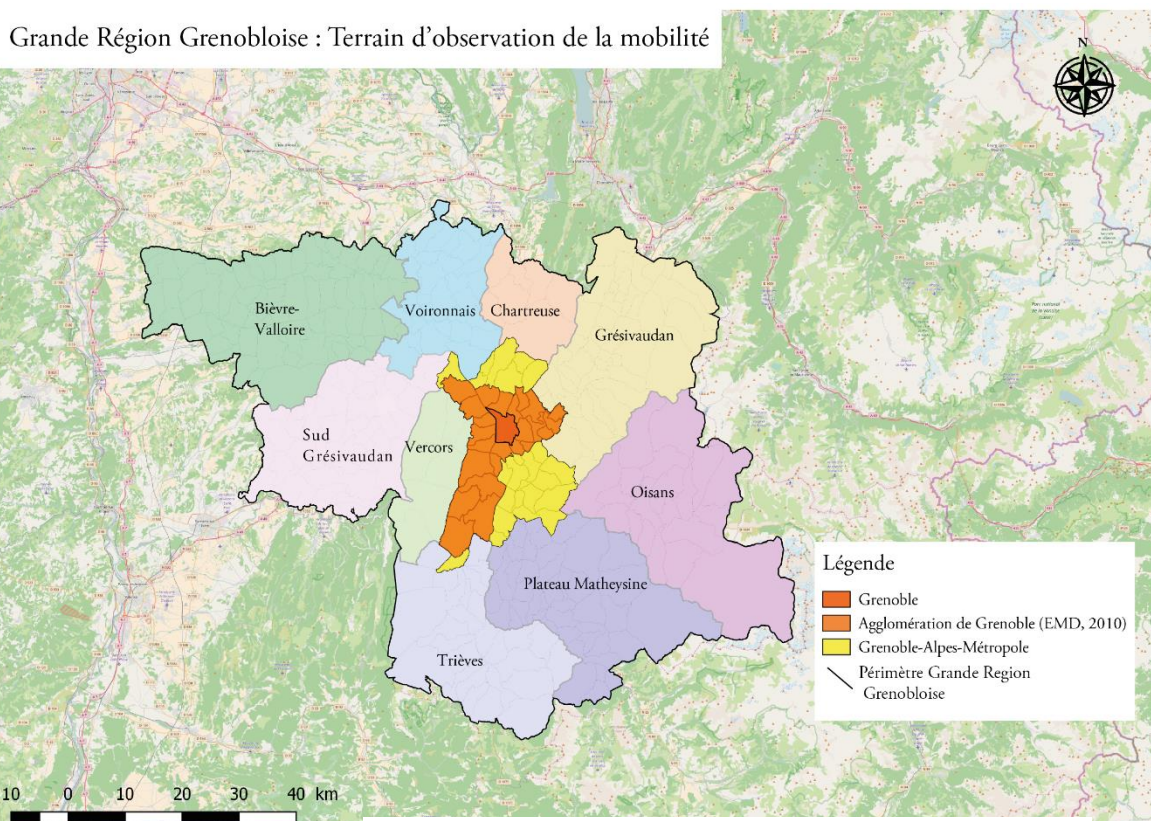
La dernière étape de la démarche visant la multimodalité du réseau est l'abonnement combiné TER/TAG qui permet aux habitants métropolitains d'emprunter à la fois le train TER

depuis une gare en Région Rhône-Alpes jusqu'à Grenoble, et d'utiliser librement l'ensemble du réseau Tag et ses différents services (Parking-relais) avec des tarifs préférentiels (Métro-vélo).

### 2.2.2. Le panorama de mobilités de la métropole grenobloise

Afin d'identifier les grandes lignes qui caractérisent la mobilité dans le territoire métropolitain grenoblois, trois références sont mobilisées : les résultats de l'enquête ménages-déplacements 2010 de la grande région grenobloise, les résultats de l'enquête origine-destination 2008<sup>3</sup> de l'agglomération grenobloise et quelques statistiques de l'INSEE. Nous ferons ainsi

**Figure 8. Périmètre de l'Enquête Ménage-Déplacements Grande Région Grenobloise 2010**



*González J., 2017 adapté de l'Enquête Ménage- Déplacements 2010*

référence aux trois périmètres principaux du territoire abordés dans ces documents (Figure 8) : l'agglomération de Grenoble, le territoire métropolitain et la grande région grenobloise (pour un total de 354 communes).

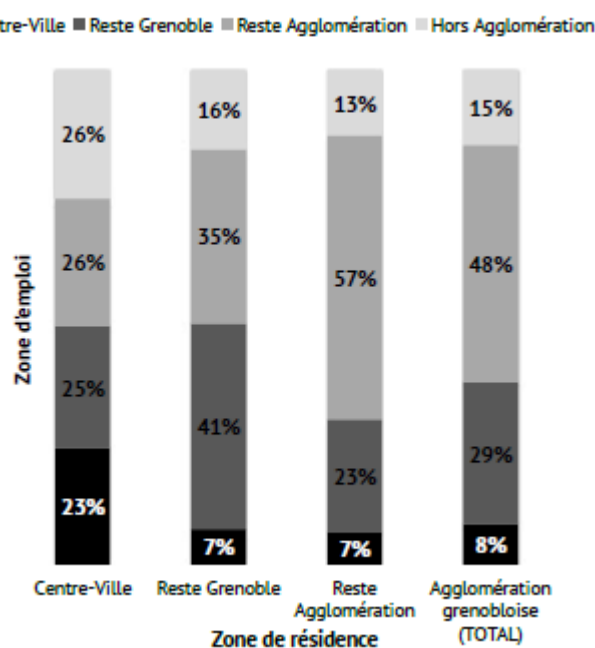
<sup>3</sup> Les résultats de l'enquête OD 2016 de l'agglomération grenobloise sont en cours de fiabilisation statistique, et ils ne sont donc pas en libre accès. Ils seront accessibles fin 2017.



Dans la première partie de ce document, nous avons évoqué l'importance de la localisation du domicile dans la structuration des modes de vie contemporains. À ce propos, 40% de la population de l'agglomération grenobloise vit dans la ville de Grenoble. La ville est dominée à plus de 95% par l'habitat collectif. Un autre élément important à soulever est le choix résidentiel. Pour les habitants de l'agglomération grenobloise, le critère le plus important est la localisation et le coût du logement (59%), suivi de la proximité des commerces et services (53%) et de la proximité des transports en commun (51%), étant ce dernier un critère beaucoup moins important pour les habitants de la grande région grenobloise.

En ce qui concerne la mobilité quotidienne, à savoir les déplacements domicile-travail, il est important de faire référence à la part d'habitants qui travaillent près de leur lieu de domicile, voire dans la même commune. De 85% des habitants de l'agglomération qui travaillent dans l'agglomération, 37% travaillent dans la ville de Grenoble et 48% dans le reste de l'agglomération. Or, les habitants du centre-ville de Grenoble ont une forte tendance à se déplacer à l'extérieur : 26% travaillent hors de l'agglomération, et 26% travaillent dans le reste de l'agglomération (au-delà du centre-ville et le reste de Grenoble).

Figure 9. Zone d'emploi selon la zone de résidence - Région grenobloise



Source : Enquête Ménage Déplacement de la Grande région grenobloise, 2010

Les habitants du reste de Grenoble sont très ancrés dans leur commune : 48% travaillent à Grenoble, dont 7 % en centre-ville, ce qui suppose des déplacements de courte distance. De plus, en ce qui concerne la ville de Grenoble, 80,5% de personnes habitent le même logement

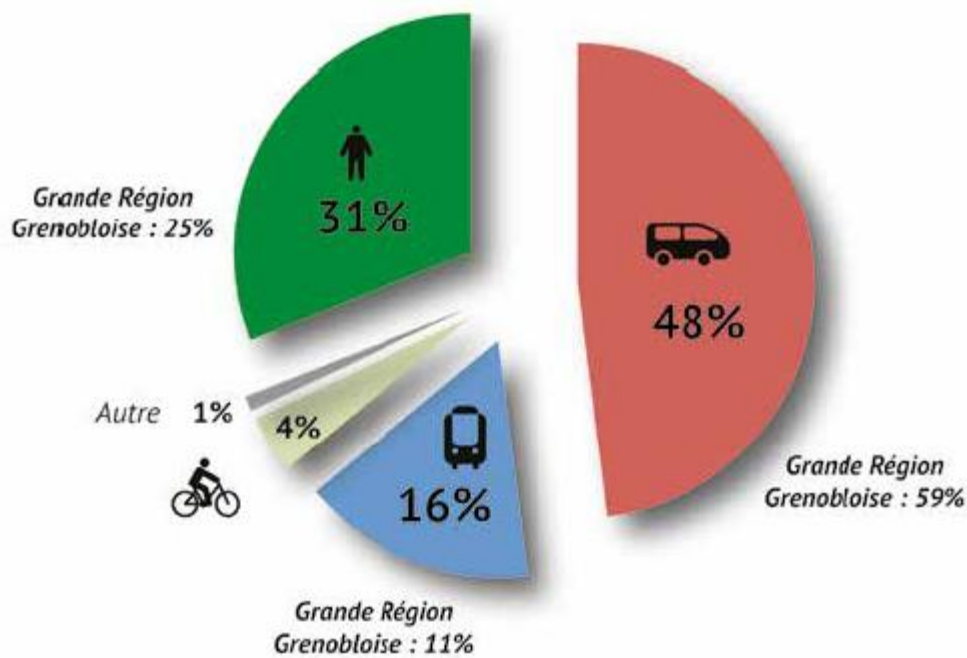
qu'un an auparavant, ce qui supposerait également un faible changement dans les déplacements quotidiens.

De manière générale, l'agglomération est un territoire à forte attractivité. Elle est à l'origine ou à destination de 60% des déplacements effectués dans le périmètre de la grande région grenobloise, notamment avec le Grésivaudan, le Voironnais et le sud du territoire grenoblois. En outre -à elle seule- la ville de Grenoble représente 29% de déplacements réalisés dans la grande région.

En faisant référence aux déplacements, le nombre de déplacements par jour et par personne ne semble pas augmenter dans l'agglomération grenobloise. Au contraire, la mobilité individuelle est passée de 4 déplacements par jour et par personne à 3,7. Cela coïncide avec les réflexions théoriques évoquées dans la première partie de notre approche à propos des changements sociétaux : nous ne sommes pas forcément plus mobiles –en tout cas par rapport au nombre de déplacements-, mais nous allons plus vite, et plus loin.

La part modale de la voiture particulière dans l'agglomération grenobloise constitue 48% de déplacements, suivie de la marche qui constitue 31% de déplacements réalisés (Figure 10). L'usage de la voiture, plus faible dans l'agglomération que dans la grande région grenobloise (59%) s'expliquerait par un meilleur accès aux transports en commun. Par ailleurs, 23% de la population de l'agglomération grenobloise utilise les transports en commun tous les jours ou presque, et 25% les utilisent au moins deux fois par semaine.

Figure 10. Report modal de l'agglomération grenobloise



Source : Enquête Ménages-Déplacements de la grande région grenobloise, 2010

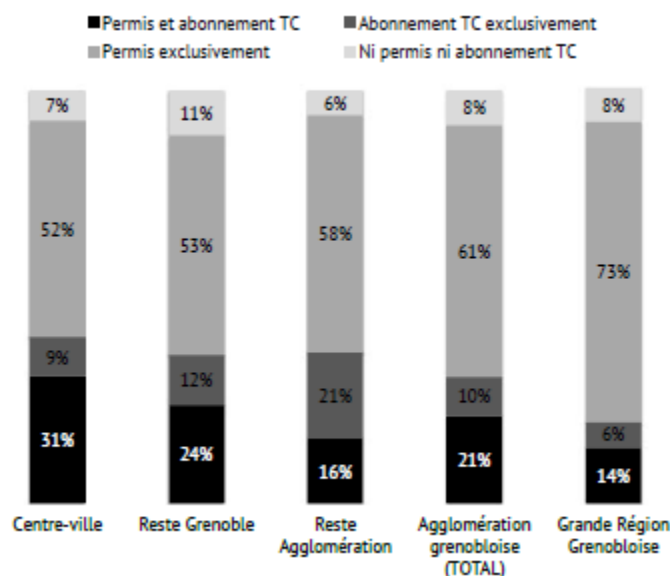
La diminution de l'usage exclusif de la voiture et l'augmentation de l'usage occasionnel du vélo et des transports en commun expliquent également un changement dans la manière dont les habitants conçoivent la mobilité dans l'agglomération grenobloise. La multimodalité ainsi que l'intermodalité sont en hausse dans le territoire, spécialement en ce qui concerne les correspondances entre transports en commun.

Ce changement pourrait également s'expliquer en faisant référence aux capacités que les individus déploient au quotidien pour se déplacer, à savoir le concept de motilité –lié aux inégalités en matière de mobilité- proposé par Vincent Kauffmann (2004).

Les capacités et les compétences acquises auraient éventuellement un impact sur l'accès aux transports et sur le choix modal. En ce qui concerne l'utilisation de la voiture, par exemple, la première contrainte est imposée par la possession du permis de conduire. Dans l'agglomération grenobloise, 82% des habitants sont titulaires de ce dernier (Figure 11). Or, en 2010, une baisse de l'accès au permis dans la tranche d'âge de 18-24 ans de l'agglomération grenobloise permet de constater -d'une part- un changement générationnel du rapport à ce mode de déplacement - et d'autre part- l'impact de la diminution du pouvoir d'achat qui empêcherait aux plus jeunes d'accéder à la voiture, notamment par rapport au coût qu'implique son utilisation au quotidien. Cela pourrait, par ailleurs, expliquer le phénomène d'augmentation du parc automobile de l'agglomération grenobloise, qui apparaît accompagné d'une diminution du nombre de

déplacements quotidiens en voiture, de 2,3 à 1,8 déplacements par jour et par personne entre 2002 et 2010. Il s'agirait pour certains ménages d'acheter une voiture pour parcourir des longues distances le week-end ou pendant les vacances (effet barbecue), sans avoir besoin de l'utiliser au quotidien.

**Figure 11. Accès aux transports en commun et possession du permis de conduire – Grande région grenobloise**



Source : Enquête Ménages-Déplacements de la grande région grenobloise, 2010

De même, nous observons également qu'une partie importante (plus d'un tiers) des utilisateurs du réseau des transports en commun correspond à la tranche d'âge entre 18 et 24 ans, les étudiants et les chômeurs n'ayant jamais travaillé ; ainsi, il s'agit des personnes à faible revenu qui sont probablement bénéficiaires de la tarification adaptée aux profils des usagers proposée par le réseau.

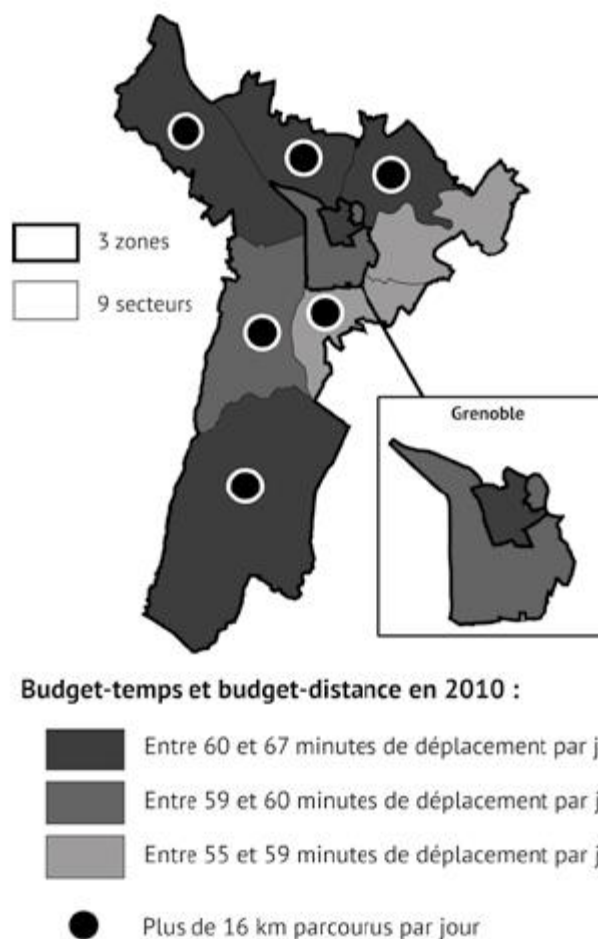
Selon l'enquête Origine-Destination de 2008, les motifs de déplacement le plus représentés dans le territoire métropolitain grenoblois correspondent aux déplacements Domicile – Travail et Domicile – École/Collège/Lycée, avec 25% et 19% respectivement. En observant l'EMD 2010, la part modale de la voiture pour le motif Domicile-Travail correspond à 64%. Cela met en évidence la nécessité –pour les gestionnaires du transport- d'intégrer la voiture à la réflexion sur les enjeux écologiques auxquels la société est confrontée aujourd'hui. Tel est le cas, par exemple, de l'événement de lancement du Plan de Déplacements Urbains que le SMTc et Grenoble Alpes Métropole ont organisé en février 2017, pendant lequel des experts et des citoyens étaient conviés à débattre autour des nouveaux usages de la voiture à l'horizon 2030.

Un autre élément à souligner en matière des motifs de déplacement qui est lié aux modes de vie contemporains est le motif « secondaires ». Ces déplacements font référence aux déplacements dont leur origine n'est pas le domicile, ce qui renvoie à la question de l'enchaînement d'activités et les différentes méthodes de conduite de sa vie quotidienne, notamment dans la construction de routines (Flamm, 2004). À l'échelle de l'agglomération grenobloise, 23% de déplacements constituent de déplacements secondaires, pourcentage qui augmente en centre-ville (28%) où –du fait de la proximité des différents commerces et services– les habitants ont tendance à enchaîner leurs déplacements.

Le dernier élément à prendre en compte concernant la mobilité dans le territoire métropolitain grenoblois est directement lié à notre approche : le budget-temps de transport. Le temps moyen de déplacement est de 16 minutes pour l'ensemble de la région grenobloise. Or, dans l'espace d'une journée, les habitants de l'agglomération consacrent en moyenne une heure à se déplacer (Figure 12). Étant donné qu'à Grenoble des modes de proximité comme la marche à pied et le vélo sont répandus, les habitants du centre-ville peuvent consacrer plus de 60 minutes, ce qui correspond au budget-temps des habitants de certaines communes au sud de l'agglomération. De même les transports urbains ne peuvent pas parcourir autant de distance que la voiture ou les transports en commun qui desservent la périphérie.

Le rythme de l'agglomération se caractérise par trois pics de déplacements : un pic le matin entre 7h et 9h, un pic moins important entre 11h30 et 13h30 et un pic le soir entre 16h et 19h. Il est intéressant de voir qu'il s'agit d'un croisement de rythmes entre les différents modes de déplacement et entre les différentes activités. Le vélo est le seul mode de déplacement qui ne présente pas de grands pics tout le long de la journée.

Figure 12. Budget-temps de transport par secteurs de l'agglomération grenobloise



Source : Enquête Ménages-Déplacements de la grande région grenobloise, 2010

### En conclusion

Plusieurs éléments de réflexion sur le terrain d'étude peuvent être soulevés : l'agglomération grenobloise est un pôle important d'activités de la région environnante. De ce fait, elle est à l'origine d'un nombre important de déplacements de la grande région grenobloise, spécialement en ce qui concerne les flux vers l'intérieur de l'agglomération. Pour faciliter ces déplacements, le territoire métropolitain a développé un système de transport efficace qui est perçu de manière positive par les usagers de l'agglomération. Il s'agit d'un système qui encourage de plus en plus l'intermodalité et qui s'adapte aux besoins des utilisateurs.

L'agglomération de Grenoble se caractérise par le couplage entre recherche, éducation et innovation, un moteur important de l'économie. Les étudiants et les cadres sont des acteurs centraux de la mobilité dans le territoire. Pour les habitants de l'agglomération grenobloise, la proximité aux services et commerces est un critère majeur dans le choix résidentiel. De manière générale, les Grenoblois déplient une partie importante de leurs activités à proximité, dans la même commune, à exception de ceux qui habitent en centre-ville, caractérisés par un mode de vie métropolitain qui les amène à se déplacer vite et loin.

Le budget-temps de déplacement de l'agglomération de Grenoble est en moyenne de 60 minutes dans l'ensemble du territoire, et pour les différents modes de transport. Les habitants grenoblois privilégient les modes de proximité et cela augmente facilement leur budget-temps de transport sans pour autant augmenter la distance parcourue.

En bref, bien que cette partie ne s'agisse pas d'une description exhaustive du système de mobilité du territoire métropolitain, elle permet de comprendre les logiques de déplacement des habitants métropolitains ainsi que de dévoiler certaines tendances qui pourront nourrir les résultats issus des entretiens et observations réalisés dans le territoire.

## **2.3. Méthodologie**

Afin de répondre à l'hypothèse principale et aux hypothèses secondaires de la démarche, plusieurs éléments méthodologiques sont mobilisés. D'abord, une revue de la littérature existante à plusieurs niveaux et transversale à plusieurs disciplines a été menée afin d'encadrer la réflexion et délimiter la problématique. Le résultat a été présenté dans la première partie de ce document. En ce qui concerne le terrain, d'une part, un protocole d'observation dans les transports en commun dans la métropole grenobloise a été établi. D'autre part, une série d'entretiens semi-directifs ont été réalisés pendant plusieurs mois auprès des utilisateurs des transports en commun ainsi que des gestionnaires du système de transport. Ensuite, un atelier/focus group avec des habitants a été mis en place avec la collaboration de l'association « Le Musée du Temps libre ».

### **2.3.1. Le protocole d'observation**

Une fois défini le terrain à explorer, le protocole d'observation consiste en plusieurs étapes qui ont évolué tout le long de la démarche. Le principal objectif de cette observation étant d'identifier dans les déplacements toute sorte de comportements pouvant être une manifestation de l'habiter de la mobilité, une première étape consiste à observer le terrain sans conditions ou consignes *a priori*.

Ensuite, étant donné que l'objectif final de cette méthodologie est d'avoir un recueil de situations, de pratiques et de postures qui puissent être reliées aux hypothèses formulées pour répondre à la question de recherche, une étape d'observation directe préparée en amont a été mise en place.

### *Observation exploratoire*

Cette étape a été réalisée dans le territoire métropolitain de Grenoble, en prenant différentes lignes de Tramway et de bus, du terminus au terminus. Cela permet d'avoir une vue générale du système, des pratiques, des différentes spatialités et de connaître les centralités du territoire, même si la démarche de recherche ne s'intéresse pas à ces dernières. L'annexe 1 présente ainsi un récapitulatif du cahier de notes de l'étape exploratoire.

### *Observation directe : le temps de déplacement*

Une fois établi le panorama général avec le protocole d'observation exploratoire, l'objectif est de préciser le protocole d'observation à suivre. Étant donné que cette étude porte sur l'habiter dans la mobilité, les questions soulevées pendant la première étape qui sont liées aux différences socio spatiales identifiées en fonction des différentes lignes ne seront pas prises en compte. Elles sont tout à fait intéressantes et pourraient faire l'objet d'une étude sur la morphologie urbaine de la métropole grenobloise du point de vue de la mobilité. Toutefois, elles ne correspondent pas au sujet traité dans cette démarche particulière.

Un premier élément à retenir pour le protocole d'observation est, ainsi, l'inutilité de prendre les lignes de bus et de tramway du terminus au terminus. Cela serait pertinent dans l'analyse spatiale des différentes lignes, mais cela n'apporte pas beaucoup d'éléments sur ce qui serait « l'habiter » pendant le temps de déplacement.

Un deuxième élément correspond à l'attention portée sur les arrêts de bus et les pôles d'échange. Dans un premier temps, la démarche entreprise se concentre seulement sur les pratiques et les représentations pendant le temps de déplacement. Or, le temps d'attente dans les arrêts peut avoir un impact sur les pratiques déployées tout le long d'un déplacement, et il sera donc pris en compte comme un élément de l'habitable mobile, sans que ce soit un élément central des résultats présentés dans cette étude.

Un troisième élément à retenir est le corps humain dans l'espace-temps d'un déplacement. Un focus particulier sur les gestes et les différentes postures permettrait de comprendre le rôle du corps dans les interactions qui peuvent avoir lieu pendant le temps de déplacement en transport en commun.



Enfin, l'élément le plus important vis-à-vis de la question centrale de recherche et du cadrage théorique abordé dans la première partie de ce document, correspond aux pratiques du temps de déplacement et la manière dont celles-ci se manifestent dans l'espace des véhicules.

### 2.3.2. Les entretiens semi-directifs

Sur le plan méthodologique, l'entretien semi-directif permet de recueillir des informations sur un sujet précis à travers l'analyse du discours des personnes interrogées. En ce qui concerne le panel de personnes, deux types de personnes ont été interrogées, en fonction des éléments considérés judicieux pour l'analyse ultérieure des résultats. D'une part, il s'agit de personnes habitant dans le territoire métropolitain, susceptibles d'utiliser les transports en commun dans leur quotidien, ce qui permettrait de connaître les pratiques et les représentations associées au temps de déplacement en milieu urbain. D'autre part, des acteurs institutionnels ont été interrogés afin de tirer des réflexions sur la conception du temps dans le système de mobilité et les leviers d'action envisageables.

Les entretiens adressés aux utilisateurs du système ont une durée d'entre 15 et 20 minutes. Une quinzaine de ce type d'entretiens est envisagée (Annexe 2). Afin de pouvoir répondre à la deuxième hypothèse de la démarche<sup>4</sup>, les entretiens adressés aux utilisateurs ciblent de personnes de différentes catégories socioprofessionnelles et de différentes tranches d'âge. En ce qui concerne les entretiens adressés aux acteurs institutionnels, ils ont une durée d'entre 30 et 40 minutes, et ils seront faits auprès de deux acteurs institutionnels : la chargée de mission qui travaille dans la rédaction du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole de Grenoble et le Président du SMTC, autorité organisatrice des transports en commun de la métropole grenobloise (Annexe 3).

Bien que l'entretien semi-directif permette d'avoir des informations approfondies sur les valeurs et les comportements des personnes, certains biais peuvent avoir lieu lors de l'interaction entre le participant et l'intervieweur : ceux liés au dispositif de l'enquête, ceux associés à leur situation sociale respective et ceux concernant le contexte dans lequel l'entretien se déroule (Poupart, 1997). En tenant compte de ces biais, le protocole utilisé auprès des utilisateurs a évolué de la manière suivante : au départ, les personnes étaient interpellées dans les arrêts de bus ou de tramway afin de provoquer la discussion au sein de l'expérience de déplacement. Or, à part certains habitants qui ont apprécié l'exercice, la plupart de personnes répondait de manière contrainte ou refusait d'être interviewée, ce qui produit un impact sur le lien de confiance qui

---

<sup>4</sup> Rappel hypothèse N° 2 : « Les modes d'habiter la mobilité se différencient selon les caractéristiques sociodémographiques des personnes notamment en ce qui concerne le rapport à autrui. »

est censé se créer dans une telle méthodologie. De ce fait, les entretiens ont ensuite été faits en prenant le temps de coordonner des RDV avec des utilisateurs bénévoles des transports en commun ouverts à dialoguer sur la question dans un cadre autre que le déplacement.

Pour la réalisation des entretiens, deux guides ont été élaborés afin d'orienter le dialogue et suivre un cadre permettant d'avoir accès à l'information (Annexe 4 et 5). Le premier guide correspond à l'entretien adressé aux usagers et il est donc composé de quatre grandes thématiques :

- Configuration de la mobilité quotidienne
- Représentations du temps de déplacement
- Pratiques et valorisation du temps
- Caractéristiques individuelles

Ensuite, le guide concernant l'entretien adressé aux gestionnaires du système de transport et de mobilité de la métropole est constitué de trois grandes thématiques :

- Compétences
- Intégration du confort dans les réflexions
- Intégration de la réflexion temporelle

### **2.3.3. Focus group au Musée du Temps libre**

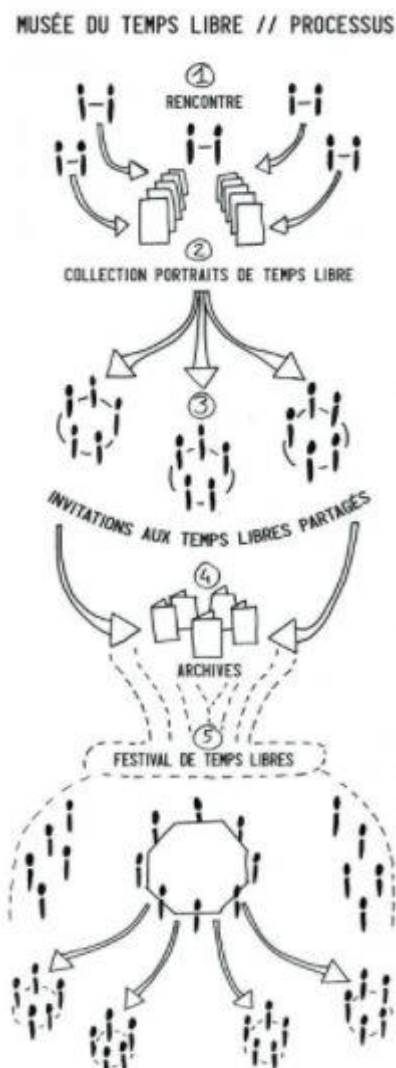
Le Musée du Temps libre est une initiative lancée en 2016 à Saint Martin D'Hères, dans le quartier Renaudie. Étant le temps libre un sujet central, cette association propose une approche participative « dans un esprit d'aventure urbaine et humaine ». Les habitants/participants sont les auteurs du temps libre, qu'ils partagent avec d'autres personnes (connues et inconnues).

Ce projet propose une démarche augmentée du musée traditionnel à travers la création des portraits de temps libre qui sont ensuite valorisés dans les locaux du Musée. Les rencontres publiques et ouvertes permettent de créer un dialogue riche et divers autour des différentes questions temporelles auxquelles la société est confrontée aujourd'hui.

Dans le cadre de notre approche, un temps partagé a été organisé. L'idée étant d'avoir à la fois une expérience commune et à la fois de discuter librement sur le temps de déplacement en transport en commun, quatre étapes ont été conçues. D'abord, les participants se donnent RDV au Musée du Temps libre sous prétexte d'aller faire une balade urbaine improvisée. Dans un deuxième temps, les participants prennent ensemble les transports en commun en direction d'un quartier choisi au préalable par les organisateurs. Le troisième temps correspond à une

balade en aveugle et une description exquise à 360°. Ainsi, en groupes de deux personnes, la balade permet de découvrir un lieu dans un quartier tandis que la description permet d'avoir une trace de cette découverte.

Figure 13. Démarche participative de valorisation du temps libre



En ligne : <http://museedutempslibre.org/projet-2>

La description exquise à 360° consiste à faire un cercle entre les participants afin que chaque participant ait un angle de vue différent. Ensuite, à la manière du cadavre exquis, les personnes commencent, une par une à décrire leur angle de vue en ayant juste un bout de phrase de celui qui a écrit auparavant. Étant donné que notre approche s'intéresse au temps de déplacement, une description exquise a été faite par les participants pendant le trajet de retour au Musée du Temps libre<sup>5</sup>.

La dernière étape consiste en un focus group en ambiance apéro pendant lequel les participants font –d'une part- une restitution de l'expérience vécue et –d'autre part- réfléchissent à ce « temps libre » souvent négligé et qu'ils viennent de vivre ensemble : le temps de déplacement en transport en commun.

L'enregistrement de l'atelier et la restitution font ensuite l'objet d'un portrait du temps libre qui sera mis en valeur par le Musée dans leur démarche habituelle (Figure 13 ; Annexe 6)

<sup>5</sup> Le résultat de la description exquise à 360° est présenté au début du document à manière d'introduction avant l'introduction.



## Troisième partie

### Habiter le temps et l'espace de déplacement de la mobilité urbaine

## 3.1. Des pratiques et représentations du temps de déplacement aux modes d'habiter mobiles

### 3.1.1. Première approche de l'habitacle mobile : une décomposition du système espace-temps de déplacement

Dans le cadre de cette recherche, il semble difficile –voire inconcevable– de faire référence à l'habiter sans aborder d'emblée l'habitacle. Le mot habitable, du latin ecclésiastique *habituculum* a, selon l'Académie de la langue française, trois définitions principales : d'une part, il est synonyme d'habitation, demeure. D'autre part, pour la marine, il est défini comme une boîte cylindrique à coupole vitrée qui contient le compas de route, un dispositif d'éclairage et divers instruments de bord. Finalement, en aviation, l'habitacle fait référence à la partie avant de l'avion où sont installés les équipements de pilotage et de contrôle. Par extension, le mot peut également évoquer l'espace intérieur d'une voiture automobile. Certes, la définition qui correspond le plus au cadrage théorique de notre approche est celle qui fait référence à la demeure ; l'habitacle est l'endroit où l'on habite, ou au moins où l'on pourrait habiter.

Or, en reprenant les autres définitions du terme, nous pouvons apprécier qu'elle fait une allusion très directe au mouvement ; curieusement, dans la plupart de cas il s'agit d'un espace qui appartient à un véhicule (voiture, avion, bateau), et au-delà de cela, l'habitacle renvoie à l'espace où a lieu le pilotage du mouvement. Si l'approche proposée vise à dévoiler l'habiter dans la mobilité, l'habitacle mobile correspondrait ainsi à la fois à l'espace qui constitue la demeure pendant le déplacement, mais également à tout ce qui se joue pour l'individu au moment de déployer son être dans l'espace-temps de la mobilité, un moment où il pilote (ou non) son mouvement. De cette manière, l'un de résultats de notre démarche consiste à mettre en évidence la composition de ce que nous appellerons « l'habitacle mobile » (Figure 14), en insistant sur le fait qu'il s'agit d'un système complexe du fait de son caractère temporaire et impermanent. Cette partie fera référence aux résultats d'observation ainsi qu'aux entretiens réalisés dans la démarche.

#### *La porte d'entrée à l'habitacle : l'arrêt*

En faisant toujours référence aux deux modes de transport en commun privilégiés dans notre étude, le bus et le tramway, l'habitacle mobile est constitué d'abord par une entrée : l'arrêt. Ce point d'attente est le premier objectif de l'usager urbain des transports en commun qui part de son lieu de domicile, et pour qui, parfois, le temps de déplacement ne commence pas à compter qu'à l'arrêt de tramway : «... je sais qu'une demi-heure c'est limite, je dois compter 40

*minutes pour faire mon déplacement... 40 minutes depuis l'arrêt [...] à partir du moment où je suis debout devant l'arrêt Condillac »<sup>6</sup>. Le temps d'attente dans les arrêts marque la première étape du déplacement.*

Pour expliquer notre propos, nous faisons référence à l'ouvrage de Chevrier et Juguet (2003) où ils proposent quatre profils de voyageurs du réseau urbain : le renard, l'araignée, la taupe et le dauphin. De manière résumée, le renard est l'utilisateur capable de surfer dans l'espace urbain à sa guise du fait d'une maîtrise parfaite du réseau ; l'araignée est l'utilisateur qui prépare à l'avance son déplacement et qui doit avoir une sensation de contrôle sur les connaissances qu'elle mobilise ; le dauphin, à l'image du renard, est également capable de surfer dans le réseau, mais se montre moins obsédé par la maîtrise du réseau, il est ouvert aux possibilités que l'espace lui offre ; enfin, la taupe représente l'utilisateur incapable de se repérer en dehors de son périmètre et de ses outils, l'espace urbain est, à ses yeux, complètement illisible.

L'arrêt représente notamment un croisement d'au moins trois de ces quatre profils qui se différencient par leur manière de patienter. L'individu du type renard ne patiente pas, il évitera de perdre du temps à attendre et arrivera au moment où le tramway est à l'approche. En revanche, l'individu du type dauphin-connaisseur du réseau et passionné de l'inattendu- profitera de ce temps pour sortir son cahier et dessiner le visage de la jolie femme qui est assise à son côté. Un individu du type araignée ou taupe ne perdra de vue l'arrivée du véhicule et jettera un coup d'œil sur le plan du réseau pour vérifier son déplacement.

L'arrêt comme entrée à l'habitable peut avoir également une connotation positive et négative en fonction du moment de la journée : la nuit, un arrêt de bus représente un endroit hostile où toute l'attention de l'individu est portée sur son environnement. Il aura tendance à mettre son portable dans la poche, à faire un tour autour de l'abri bus et à bouger d'un bout à l'autre. Cela dans le but de montrer aux autres qu'il est au courant de ce qui se passe autour de lui.

Néanmoins, à l'heure actuelle, une partie importante de personnes commencent leur interaction exclusive avec le téléphone portable dès qu'ils arrivent à l'arrêt. Cela fait l'objet d'un rituel pour l'individu qui consiste à : mettre la main dans le sac ou dans la poche, sortir les écouteurs, les démêler avec les deux mains, libérer une main pour sortir le téléphone du sac, brancher les écouteurs et enfin, les mettre soigneusement dans les oreilles. Plus de bruit extérieur, ils se livrent à leur musique.

---

<sup>6</sup> Annexe 2. Entretien N° 6

L'entrée à l'habitacle fait ainsi l'objet de la première performance des usagers pour affirmer leur identité et leur caractère dans ce temps social qui peut être le temps d'attente.

### *Le véhicule : un espace contraint*

Le véhicule marque le début du déplacement en tant que tel. Bien que les individus soient en mouvement –au moins de manière latente- depuis qu'ils quittent leur domicile, le véhicule représente à la fois un franchissement important de la distance et un espace contraint qui confine les individus de manière temporelle.

Il faut d'abord préciser que nous faisons référence à deux modes de transport qui diffèrent sur plusieurs facteurs. L'espace, le mouvement et le rythme d'un véhicule à l'autre se différencient de manière importante, et ces facteurs sont déterminants dans le type de rapport que les individus entretiennent avec l'espace-temps et avec les autres.

### *Le bus : soubresauts et contrôle social*

D'une part, le bus est un véhicule qui circule en milieu du trafic automobile urbain. Malgré les efforts des aménageurs pour lui donner une place privilégiée pour circuler plus rapidement, il se trouve souvent pris par les embouteillages. Ceci est un facteur de déception pour les usagers qui voient dans les transports en commun une alternative à la voiture et qui finissent par passer plus de temps le soir pour rentrer chez eux, en renonçant en plus au confort de l'espace intime offert par la voiture : C'est le cas d'un cadre qui utilise les transports en commun entre deux et trois fois par semaine : « *En fait le matin j'ai l'impression que ça passe plus vite parce que en fait j'ai moins de 30 minutes et voilà... alors que le soir souvent j'attends et puis c'est long, il y a des embouteillages même pour les bus voilà... j'ai l'impression de perdre du temps...<sup>7</sup>* ».

En ce qui concerne la qualité du mouvement, le bus est soumis à la qualité de la voirie. Le déplacement en bus se caractérise –plus ou moins en fonction des chauffeurs- par les soubresauts et les freinages brusques qui font bousculer les occupants. De même, le bruit du moteur à chaque démarrage accompagne en permanence les individus.

Pour lutter contre le bousculement, le bus a un nombre d'appuis permettant à l'individu de retrouver l'équilibre. Cela dit, les personnes âgées et les personnes qui portent des sacs de courses ou une poussette sont souvent en collision avec les autres malgré l'existence de ces appuis, ce qui crée de temps en temps de l'interaction à travers des actes de civilité : tendre la main à un enfant, prendre une dame par le bras, céder la place, entre autres.

---

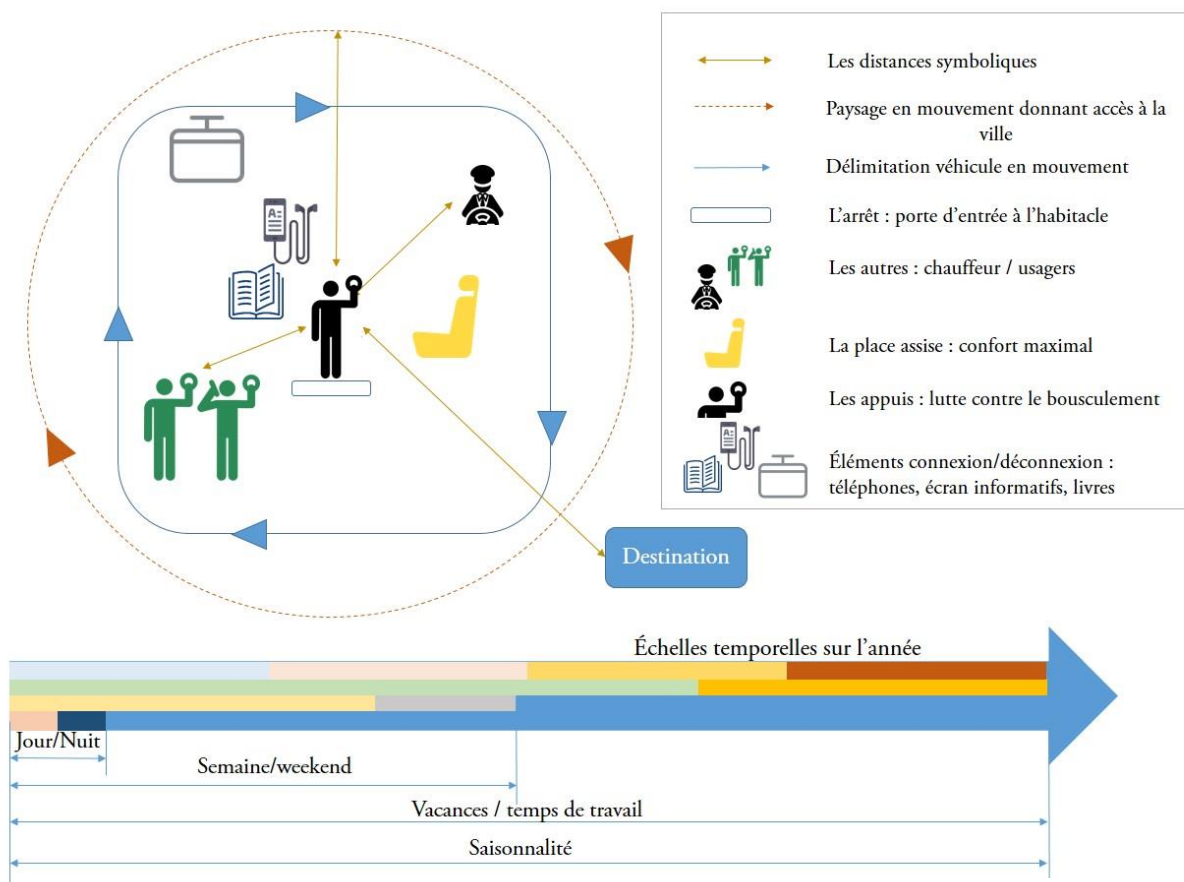
<sup>7</sup> Annexe 2. Entretien N° 10



De manière opposée aux personnes qui sont secouées par le bus, certains individus développent une capacité exceptionnelle à utiliser les appuis et se mouvoir librement ou à rester dans la continuité de ce qu'ils étaient en train de faire avant de monter dans le véhicule. Une femme qui parle au téléphone et qui porte trois sacs peut continuer sa discussion pendant qu'elle remet sa carte d'abonnement dans son sac à main et se déplace pour trouver une place libre, toujours en utilisant ses bras pour attraper les appuis qui lui permettront d'avancer sans tomber. De la même manière, un jeune homme lit attentivement son bouquin quand il est debout ; cela est possible grâce à l'entremêlement de ses bras autour de l'appui du bus ; il a réussi à trouver une position véritablement stable qui lui empêche de tomber et lui permet de continuer sa lecture sans perturbations.

Le trajet en bus est caractérisé également par un contrôle social plus important, l'espace est plus réduit et étant les individus, pour la plupart de bus, obligés de monter à l'avant du véhicule, la fraude peut facilement devenir un acte honteux –cela est observable dans les gestes de l'individu- ou une source de conflit avec le chauffeur. Ce contrôle social peut s'exercer de deux manières.

Figure 14. L'habitacle mobile de l'individu en transport en commun



Gonzalez, J. 2017

D'une part, il peut être exercé de manière tacite ; dans ce cas-là, il n'y a pas d'intervention directe de la part du chauffeur ou des autres passagers. Néanmoins, l'individu se sentira observé et fera en sorte d'éviter le jugement en prenant une place rapidement dans un coin inaccessible au regard des autres. À l'inverse, le contrôle est exercé de manière directe par l'intervention du chauffeur qui prend la place du contrôleur et signale à voix haute l'infraction ; dans ce cas-là, l'individu -fortement gêné par le jugement des autres- aura le choix entre acheter un ticket ou descendre au prochain arrêt, étant ce dernier le choix le plus récurrent dans les observations menées.

En effet, à différence du tramway, le bus permet d'avoir une interaction directe avec le chauffeur, et non seulement en cas de fraude. Pour les individus qui prennent le bus au quotidien, le chauffeur fait partie de l'habitacle. Il a une emprise importante dans la qualité du temps de déplacement, car les usagers associent l'état d'esprit du chauffeur à la conduite et, en conséquence, à la sensation de sécurité et bien-être qu'ils éprouvent pendant le trajet : *« il y en a qui sont stressés... moi quand le chauffeur du bus il est stressé, moi ça me met une tension... parce que ce matin-là il criait sur les gens qui traversait ... je l'ai déjà senti stressé quand il m'a rendu la monnaie de mon ticket parce qu'il a mis 10 secondes de plus que ce qu'il voulait et ça l'agaçait et puis il s'excusait... et du coup après il gueulait sur les piétons... et je me disais, mais il est trop stressé quoi ... tu te dis c'est le chauffeur et qu'il est stressé ça donne pas trop confiance quoi... ou ceux qui klaxonne tout le temps.... »*<sup>8</sup>

#### *Le tramway : la mobilité fluide et confortable*

Le tramway, à différence du bus abordé précédemment, a ses propres rails de circulation. De ce fait, son rythme est constant et ses itinéraires sont bien connus des habitants. De manière globale les individus trouvent que le tramway est confortable. Il est souvent apprécié en cas de pluie ou de chaleur extrême. Les personnes interviewées pour qui le tramway n'est pas leur mode de déplacement principal avouent qu'il est efficace, notamment quand ils sont pressés par le temps : *« s'il pleut, s'il faut aller très loin et que c'est pas faisable avec le vélo... si on est pressé... parfois c'est le cas... s'il faut aller jusqu'à, je sais pas, Saint Martin d'Hères, parfois, mais c'est rare...dans ce cas je préfère de prendre le tram »*<sup>9</sup>.

Concernant la place disponible dans le véhicule, le tramway permet aux individus d'avoir plus de fluidité à l'intérieur. Du fait du caractère doux de son mouvement, les personnes peuvent

---

<sup>8</sup> Annexe 6. Atelier Focus Group au Musée du Temps Libre

<sup>9</sup> Annexe 2. Entretien N° 2

se déplacer d'un train à l'autre sans avoir de problèmes importants d'équilibre. Cela n'est possible –bien entendu- que pendant les heures creuses.

En ce qui concerne les appuis, le tramway a un nombre plus important de barres permettant aux individus de se déplacer ou de rester debout dans le couloir, devant les différentes portes. Bien que le tramway soit plus stable que le bus, certains usagers soulèvent la difficulté des personnes âgées ou à mobilité réduite pour se déplacer et trouver une place avant le démarrage du véhicule : « ...je trouve que là où vraiment ça pêche c'est pour les personnes qui ont des difficultés mobiles, je trouve que ... je ne sais pas si les chauffeurs sont très vigilants quand ils ferment la porte et quand ils démarrent et je vois des personnes âgées qui mettent du temps entre la porte et le siège et des fois c'est limite... donc c'est ça qu'il faudrait améliorer.. comment ... quelqu'un qui rentre avec une canne qui a des problèmes pour marcher, entre le temps où il rentre et il va s'asseoir souvent il est pas assis que le tram démarre et que la personne elle a le soubresaut ... et entre le moment où il doit se lever par rapport à la station il faut qu'elle fasse vite... le tram s'arrête, le temps qu'elle se lève, qu'elle ajuste sa canne et qu'elle sort ... des fois ... je pense qu'il les voit pas en fait... »<sup>10</sup>. En effet, dans le tramway l'interaction entre les usagers et le chauffeur est très faible ; ayant ce dernier aucune visibilité sur l'ensemble de la rame, il démarre le véhicule dès que les portes sont fermées et pour une personne avec un degré important de handicap le déplacement à l'intérieur de la rame n'est pas forcément évident.

Le tramway est également perçu comme un site de rencontres inattendues et d'anecdotes qui peuvent marquer les individus. Les personnes interviewées ont souvent des souvenirs associés à une discussion particulière ou une situation –positive ou négative- dans laquelle leurs représentations d'un objet spécifique ont été mises à l'épreuve : «...moi par exemple, l'anecdote j'avais... j'organisais une soirée dans le cadre de mon service civique et le thème c'était "horror party" et du coup je suis allée chercher de la décoration à Échirolles... et du coup je suis revenue avec une pierre tombale en polystyrène, un pot et j'avais plein de crânes dans les mains et du coup j'étais hyper chargée (rires) et c'était au mois du février donc pas du tout Halloween (rires) ... et là il y a quelqu'un qui me dit "ah là soit il y a un décalage de temporalités, soit vous allez faire un truc dans un cimetière, mais... " et du coup, là on a commencé à discuter pendant tout le trajet, justement il était un peu long, ben du coup c'était sympa de discuter avec la personne d'à côté ... mais effectivement si j'avais été sur mon portable il serait pas venu discuter avec moi et du coup je trouve ça un peu dommage, mais bon je pense que c'est dans l'air du temps... la modernité voilà... »<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Annexe 2. Entretien N° 14

<sup>11</sup> Annexe 3. Entretien N° 5

## *Le paysage en mouvement : un outil de repérage et d'évasion*

Concernant le paysage que l'individu peut apprécier depuis son habitacle, deux aspects nous semblent incontournables : son caractère impermanent et son potentiel d'interaction.

Son caractère impermanent est naturellement dû au déplacement. Il s'agit ainsi d'un paysage en mouvement qui connecte l'individu avec la ville et son environnement. De manière récurrente, les individus font référence au paysage comme un élément qui leur permet de s'évader de l'intérieur du véhicule ; en termes de pratiques, cela peut signifier qu'ils regardent attentivement des éléments comme les commerces ou les gens qui passent, ou – au contraire – qu'ils posent leurs yeux dans le paysage changeant en ayant leur pensée complètement ailleurs. Dans les deux cas, le paysage est la fenêtre de l'habitacle, il leur permet de garder le lien avec l'espace urbain et de « prendre de l'air » pendant le déplacement.

Par ailleurs, l'un de motifs pour lesquels les personnes éprouvent des sensations négatives pendant le temps de déplacement est l'impossibilité de regarder le paysage. Ils décrivent cela comme une sensation d'étouffement : *« en journée s'il y a beaucoup de monde, je me sens stressé... ça me stresse quand il y a autant de monde et que je suis assis et qu'ils me marchent dessus... ou quand je suis debout, mais que je peux pas trouver ma place... je me sens stressé, j'ai chaud, même en hiver, c'est inconfortable... par contre, s'il y a pas beaucoup de monde, autant debout qu'assis, mais que je peux marcher d'un bout à l'autre du tram, je respire tranquillement, je peux regarder par la fenêtre, je peux regarder les écrans... bon je peux pas non plus dire que c'est une sensation hyper agréable, mais je me sens pas mal, je me sens tranquille, il y a juste la journée qui commence et je peux profiter de ce qui se passe autour de moi... »<sup>12</sup>.*

En ce qui concerne son potentiel d'interaction, le paysage peut servir pour activer une discussion entre deux personnes qui se connaissent. Pendant le déplacement, les personnes peuvent passer par des endroits qui évoquent des souvenirs communs et ils n'hésitent pas à transformer cela en sujet de discussion et en un instant de complicité.

De la même manière, spécialement pour les enfants, le paysage sert à interpeller les adultes. Une petite fille posera des questions liées au paysage extérieur tout le long du trajet, que ce soit pour se repérer ou simplement par curiosité ; c'est le cas notamment de différents massifs montagneux qui entourent Grenoble, capables d'interpeller en permanence ce jeune public.

Un dernier élément à retenir par rapport au paysage est qu'il ne se limite pas à ce qui existe à l'extérieur du tramway ou du bus. Pour certains individus, le paysage dans les transports en commun fait référence non seulement à ce qui nous permet de fuir – au moins par la vue – du véhicule, mais également aux « morceaux de vie » que les uns et les autres partagent dans les

---

<sup>12</sup> Annexe 2. Entretien N° 6

transports en commun. Les gens qui déploient des activités dans le bus ou le tramway deviennent également un paysage à décortiquer ou à contempler : « ...c'est vrai que dans le bus et aussi dans le métro, et là encore plus, il a même pas le paysage ... je trouve que ça... on voit vachement la vie des gens... on est tous un peu dans la même barque... pour un morceau de temps qui se déplace comme ça... et le fait qu'on soit proche, j'ai l'impression qu'on est vraiment côte à côte des morceaux de vie juste pour un temps un peu court... et pour moi c'est un peu ça aussi mon paysage puisque de regarder par la fenêtre, tu vois, de passer comme ça d'un monde à l'autre avec ce qu'on laisse...avec ce que les personnes laissent voir quoi, ou avec leur petit univers où ... et moi ça me fait voyager, mais comme on est dans cette bulle, moi je voyage plus comme ça sur les gens... »<sup>13</sup> À ce propos, certains avouent éprouver un certain plaisir à regarder ce qui se passe, ce qui correspond à une représentation du temps de déplacement comme un temps pour savourer son environnement : « la plupart du temps je sens que je peux profiter de ce temps... personnellement pour profiter pleinement... pour regarder ce qui se passe dehors, pour être attentif à ce qui se passe à l'intérieur... une heure et 20 minutes tous les jours c'est énorme... »<sup>14</sup>

### *Les autres usagers/voyageurs*

Bien que les individus soient souvent dans une position d'isolement ou d'évasion apparente dans les transports en commun, les autres usagers ont toujours une influence dans leur manière de se comporter dans cet espace-temps. Ils font partie de l'habitacle, car ils conditionnent les sensations éprouvées par l'individu, et en conséquence, les pratiques et les activités déployées pendant le déplacement. Dans ce sens, nous ferons référence –au moins partiellement- aux travaux sur la proxémie et la perception de l'espace de T. Hall (1966).

En effet, les différentes sensations éprouvées par l'humain en relation avec son environnement représentent des réponses du corps aux signaux envoyés par deux types de récepteurs : les récepteurs à distance (les yeux, les oreilles, le nez) et les récepteurs immédiats (peau et muscles). En cas d'entassement dans les transports en commun, les récepteurs immédiats sont sollicités de manière importante, et les réponses thermiques créent des sensations négatives dans les individus : étouffement, agacement, chaleur, confinement. Dans ce cas-là, la disponibilité de l'individu est minimale et il manifestera son mécontentement par son appareil gestuel.

Néanmoins, en ce qui concerne les récepteurs à distance, notamment les yeux, ils peuvent couvrir une surface plus importante et transmettre plus d'information sur l'environnement à l'individu. L'information visuelle est moins ambiguë que l'information auditive (T. Hall, 1966),

---

<sup>13</sup> Annexe 6. Focus Group au Musée du Temps Libre.

<sup>14</sup> Annexe 2. Entretien N° 6

elle permet à l'individu d'apprendre de son environnement. Cela dit, ce qu'il apprend résonne ensuite sur ce qu'il voit.

Dans le cas des transports en commun, les personnes feront attention à des aspects très divers sur ce qu'ils peuvent observer chez les autres, et cela en fonction de leurs imaginaires, leur expérience, leurs centres d'intérêt et, par extension, leurs représentations. Une femme qui s'intéresse à l'esthétique portera une attention particulière, par exemple, à la tenue des autres femmes qui voyagent avec elle dans le tramway : « ...*par exemple j'aime bien la plastique parce que je fais des dessins des fois on tombe sur des un jolie bord de tête un eye-liner très bien fait, c'est ... alors on essaie de pas trop faire poser son regard, mais on regard quand même (rires) ... les adolescents très pubères là ... elles sont magnifiques parce qu'elles se rendent même pas compte qu'elles sont belles et j'imagine ce qu'elles vont devenir quand elles vont... (rires) s'épanouir... et ça c'est toute une fantasmagorie c'est très bien pour ça les transports en commun... les modes aussi... tiens années 70, (rires) ... »<sup>15</sup>.*

Ainsi, la relation avec les autres sera déterminée également par la gestion de ces deux types de récepteurs sensoriels, en allant du contact visuel au contact tactile, et passant par l'odorat et l'ouïe. En ce qui concerne ce dernier sens, l'utilisation des écouteurs permet également de communiquer avec son environnement. Certains usagers des transports en commun les utilisent pour se protéger de potentielles interactions, ainsi que comme stratagème pour mieux comprendre les intentions d'autrui : « ...*ça m'arrive de regarder autour de moi, d'arrêter ma musique, mais de laisser mes écouteurs pour... s'il y a une situation qui me paraît un peu bizarre ou de trucs comme ça je pense que je suis quand même vachement dans l'observation et dans l'attention quand je suis dans un transport en commun et qu'il y a du monde... »*<sup>16</sup>.

Une gestion complexe de capacités sensorielles des individus caractérise cet élément de l'habitacle. Or, étant donné qu'il s'agit également d'une question de représentations sociale, nous ferons référence à ce qui se joue dans le rapport à autrui dans les transports en commun ultérieurement dans ce chapitre.

### ***La place assise comme symbole de confort***

Une différenciation entre le mouvement d'un bus et d'un tramway a été évoquée précédemment dans ce chapitre. Bien que le mouvement du tramway soit plus doux et agréable, le fait d'avoir une place assise est une condition qui détermine la sensation de confort pour les utilisateurs dans les deux modes de transport. Pour la plupart de personnes interviewées l'inconfort dans les transports en commun est particulièrement lié au fait de rester debout tout

---

<sup>15</sup> Annexe 6. Focus Group au Musée du Temps Libre

<sup>16</sup> Annexe 2. Entretien N° 4

le long du trajet ; cela empêche pour certains de déployer des activités comme lire ou jouer sur le téléphone portable, ce qui rend le temps de déplacement presque insupportable : « ... *et sinon si t'es debout pendant 20 minutes une demi-heure... et tu peux rien faire, ben moi je peux pas lire quand je suis debout ou quoi du coup, là c'est complètement perdu*<sup>17</sup>... *si je suis assise au moins je peux lire...* ».<sup>18</sup>

Cet élément de l'habitable mobile peut en effet conditionner un nombre considérable de décisions et de comportements. Les individus sont capables de trouver toute sorte de ruses afin d'avoir une place assise dans les transports en commun. Ceux qui n'ont pas le choix en matière d'horaires de travail développeront la capacité à se mettre à l'endroit exact de l'arrêt où se trouve l'entrée du véhicule -spécialement quand il s'agit des utilisateurs de bus- afin de rentrer en premiers : «  *finalement je me suis toujours bien débrouillé pour le tram parce que j'habitais quasiment au terminus d'une ligne....donc quand je le prenais le matin il était vide et le bus euh... j'étais très douée pour rentrer la première dans le bus quand il y avait du monde dans l'arrêt...* ».<sup>19</sup> Et si cela s'avère compliqué, ils peuvent également préférer de changer leurs habitudes et partir plus tôt au travail : « ...  *par contre, des fois le matin j'ai commencé à aller beaucoup plus tôt pour avoir une place assise ...* ».<sup>20</sup>

Ceux qui ont plus de flexibilité dans leurs horaires de travail et dans leur vie privée peuvent se permettre de laisser passer un tramway ou un bus –en fonction de la desserte- en heures de pointe : « ...*ça m'arrive de laisser passer un tram... mais j'ai un travail ben je n'ai pas d'enfants qui m'attendent et j'ai un travail où je ne dois pas pointer donc voilà, c'est pas dramatique.* ».<sup>21</sup>

En revanche, quand il y a encore des places disponibles, il semblerait qu'il ne s'agit pas seulement de trouver une place lambda, mais de trouver sa place. Les individus qui rentrent dans le véhicule ont tendance à faire un rituel d'observation pendant lequel ils choisissent soigneusement la place qui s'adapte le plus à leurs attentes, que ce soit par rapport au paysage, à l'orientation de sièges ou aux autres passagers occupant l'espace.

### ***Éléments de connexion et déconnexion***

Quand il s'agit de pratiques d'isolement dans les transports en commun, plusieurs ont tendance à dire que ce n'est pas nouveau en faisant référence notamment à la lecture de journaux il y a plus de 40 ans. Or, l'apparition du téléphone portable et la massification de l'accès aux

---

<sup>17</sup> En faisant référence au temps de déplacement comme un temps perdu

<sup>18</sup> Annexe 2. Entretien N°12

<sup>19</sup> Annexe 2. Entretien N°4

<sup>20</sup> Annexe 2. Entretien N° 12

<sup>21</sup> Annexe 2. Entretien N° 14

forfaits internet marquent une nouvelle étape dans les types de rapport de connexion et déconnexion à l'espace proche.

Certes, les applications disponibles permettent aux individus une habitabilité plus importante de leur espace-temps de déplacement. La musique, par exemple, permet de créer une ambiance propre du tramway ou de bus. Par ailleurs, le son auquel ils associent les déplacements en commun est souvent celui de la musique qu'ils écoutent. Ainsi, à l'heure actuelle, le kit d'objets de connexion et déconnexion de l'habitacle mobile est constitué d'au moins un téléphone portable (ou un livre dans le pire de cas) et des écouteurs. Néanmoins, en fonction de personnes, ce kit peut également inclure deux ou trois écrans : tablette, liseuse, ordinateur portable. Ces objets divers offrent différents types d'activités qui s'adaptent aux besoins immédiats de l'utilisateur : au-delà de la musique, lecture d'actualités, réseaux sociaux, discussions instantanées et jeux sont des activités souvent évoquées par les personnes interviewées. Pour ceux qui n'utilisent pas la technologie, le kit d'éléments de connexion ou déconnexion est constitué d'objets associés au travail ou aux études : un agenda, les notes des cours.

En plus de ces objets personnels qui permettent aux usagers des transports en commun de pratiquer autrement les lieux de la mobilité, les écrans disponibles dans les véhicules, notamment dans le tramway, permettent également un certain degré d'interaction. L'exploitant du réseau grenoblois a créé une plateforme de dialogue avec les habitants à travers Instagram et, par conséquent, les usagers peuvent regarder des photos qui passent sur les écrans. Ceux qui avouent être interpellés par ces images ont tendance –néanmoins- à soulever qu'il s'agit d'une démarche qui n'a pas beaucoup de valeur ou de sens.

### *Les distances symboliques entre l'individu et les éléments constituant son habitacle*

Pendant le déplacement, l'individu est dans un rapport spatial avec tous les éléments qui conforment son habitacle mobile. Les distances qui le séparent de ces éléments ne sont pas néanmoins effectives, il s'agit dans certains cas des distances symboliques selon son état d'esprit, l'ambiance installée dans l'espace-temps d'un déplacement ou le motif pour lequel l'individu se déplace :

Les pratiques observées dans les bus et dans les tramways permettent d'identifier certaines situations où, par exemple, la distance entre l'individu et sa destination est moins importante que celle qui sépare l'individu de l'espace du véhicule qu'il partage avec les autres. Cette mise à proximité est souvent effectuée par l'envoi d'un SMS ou par un appel qui sert à prévenir, mais surtout à rassurer et rapprocher la personne qui fait l'objet du déplacement en lui disant : « j'arrive dans 5 minutes ».



Une autre question qui se pose en relation avec ces distances « symboliques » est le moment de la journée pendant lequel l'individu effectue son déplacement. Après une journée de travail, à cause de la fatigue et des embouteillages, son lieu de domicile semblera être plus loin que ce qu'il en est en réalité. La perception de la distance est donc liée à d'autres facteurs qui constituent l'appareil d'analyse de l'environnement par l'individu. Cela dit, ces distances symboliques auront une influence dans la représentation du temps de déplacement. Cette influence sera abordée ultérieurement dans ce chapitre.

### *Les temporalités de l'habitacle*

Les différentes temporalités dans lesquelles s'inscrit le mouvement représentent des éléments incontournables de l'approche proposée. Le déplacement en transports en commun est représentatif de la mobilité quotidienne. Néanmoins, en revenant sur le concept de système de mobilité, ces déplacements qui ont lieu au quotidien s'inscrivent également dans des échelles de temps plus larges correspondant à d'autres formes de mobilité : mobilité résidentielle, mobilité sociale, migrations, etc.

Dans ce sens, il semble important de souligner que sur une année –ce qui met de côté le phénomène de migration- l'espace-temps de déplacement en transport en commun est susceptible de changer en fonction de quatre échelles différentes du temps : le jour et la nuit, la semaine et le week-end, le temps de travail et les vacances scolaires, et enfin les saisons. Une synthèse de ces temporalités et les éléments associés à chacun par les utilisateurs des transports en commun est présentée ci-dessous (Figure 15).

**Figure 15. Temporalités et éléments associés au déplacement en transport en commun**

| Temporalité                        | Éléments associés aux déplacements en transports en commun   |
|------------------------------------|--|
| Jour – nuit                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sentiment d'insécurité la nuit.</li> <li>- Sentiment d'insécurité généralisée lié au genre.</li> <li>- Sentiment de sécurité lié au mouvement (rythme urbain)</li> <li>- La nuit comme scène principale des incivilités</li> <li>- La nuit et la perte de repères.</li> </ul> |
| Semaine – weekend                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de fréquentation des transports en commun le weekend.</li> <li>- La semaine comme moment d'accélération</li> <li>- Le weekend lié au voyage</li> </ul>  |
| Vacances – Temps du travail/études | <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'agacement et les heures de pointe</li> <li>- Forte présence de familles en transport en commun pendant les vacances</li> <li>- Sentiment de liberté en matière d'horaires de déplacements</li> </ul>  |
| Saisons                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Confort thermique</li> <li>- Impossibilité d'utiliser d'autres modes de transport (hiver)</li> </ul>  |

Gonzalez, J. 2017

### 3.1.2. Quatre profils de comportement « mobile » dans les transports en commun : situations types

Les comportements de personnes qui utilisent le bus et le tramway varient en fonction de plusieurs aspects. Comme cela a été évoqué auparavant, l'espace-temps de déplacement en soi représente un système complexe que nous avons décidé de dévoiler à partir d'une première approche de l'habitacle mobile.

De manière très synthétique, plusieurs constats peuvent être d'ores et déjà soulevés : le système de l'espace-temps de déplacement est en évolution de manière permanente et sa durée est limitée à la durée de chaque déplacement. Cela suppose un système à caractère mobile dans lequel toute interaction peut engendrer des effets divers dans les pratiques et représentations associées à ce temps de déplacement.

Nous avons vu que les individus sont influencés à la fois par des aspects sensoriels propres à l'humain ainsi que par leurs constructions sociales et la manière dont ils structurent leurs modes de vie. Le lieu de domicile et les pratiques de différents modes de transport seront déterminants dans la manière dont ils vivent au quotidien l'espace-temps d'un déplacement. Cela dit, des notions telles que la liberté ou l'autonomie jouent également un rôle important dans le déploiement d'activités et donc dans l'intensité des pratiques dans les transports en commun, notamment dans le bus et le tramway pour ce qui concerne notre approche.

Afin de sortir de la démarche exclusivement descriptive de certaines situations observées dans les transports en commun qui pourraient représenter des modes d'habiter la mobilité quotidienne, il s'agit de proposer une matrice d'analyse de comportements permettant de comprendre les éléments sous-jacents au déplacement.

Sur la base de résultats obtenus dans la démarche, la matrice proposée est composée de deux axes : le rapport au déplacement et le sentiment de confort. Le rapport au déplacement (8 axes des abscisses) consiste en la manière dont les individus « décident » d'aborder l'espace-temps qu'ils occupent au quotidien. Cet axe va de l'évitement à l'investissement.

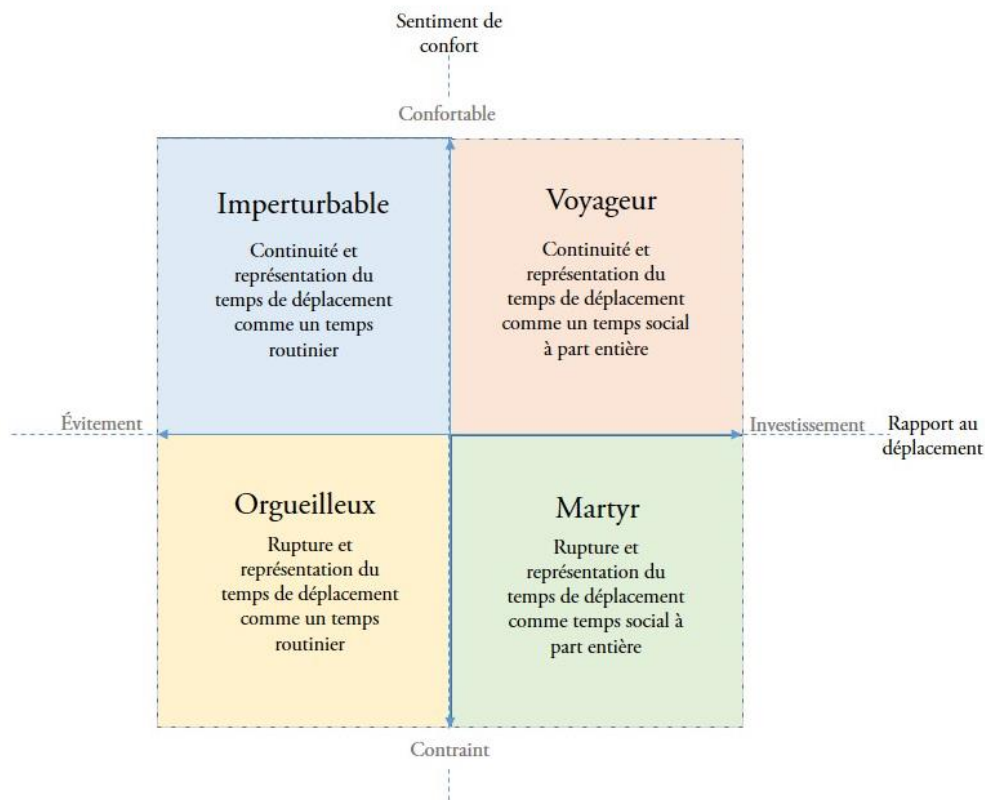
- L'évitement : la logique de l'évitement consiste à accorder une attention minimale à l'espace occupé et aux éléments qui le composent. Ainsi, l'individu rentrera dans une bulle imperméable qui empêchera au maximum d'avoir un retour d'expérience pendant le déplacement effectué.
- L'investissement : contrairement à la logique de l'évitement, l'investissement consistera à accorder beaucoup d'attention à l'espace et aux éléments qui le composent. Ces derniers suscitent en l'individu une curiosité spéciale qui nourrira ensuite son imaginaire.

L'axe correspondant au sentiment de confort (ordonnées) aborde la perception que l'individu a de son déplacement et de l'espace dans lequel il se déroule. Cet axe peut aller d'une qualification de « confortable » à une qualification de « contraint » pour exprimer cette perception.

Le croisement de ces axes donne lieu à quatre « profils » de comportement qui varient plus ou moins selon les individus. Ces quatre profils sont présentés dans la Figure 16 de la manière suivante :

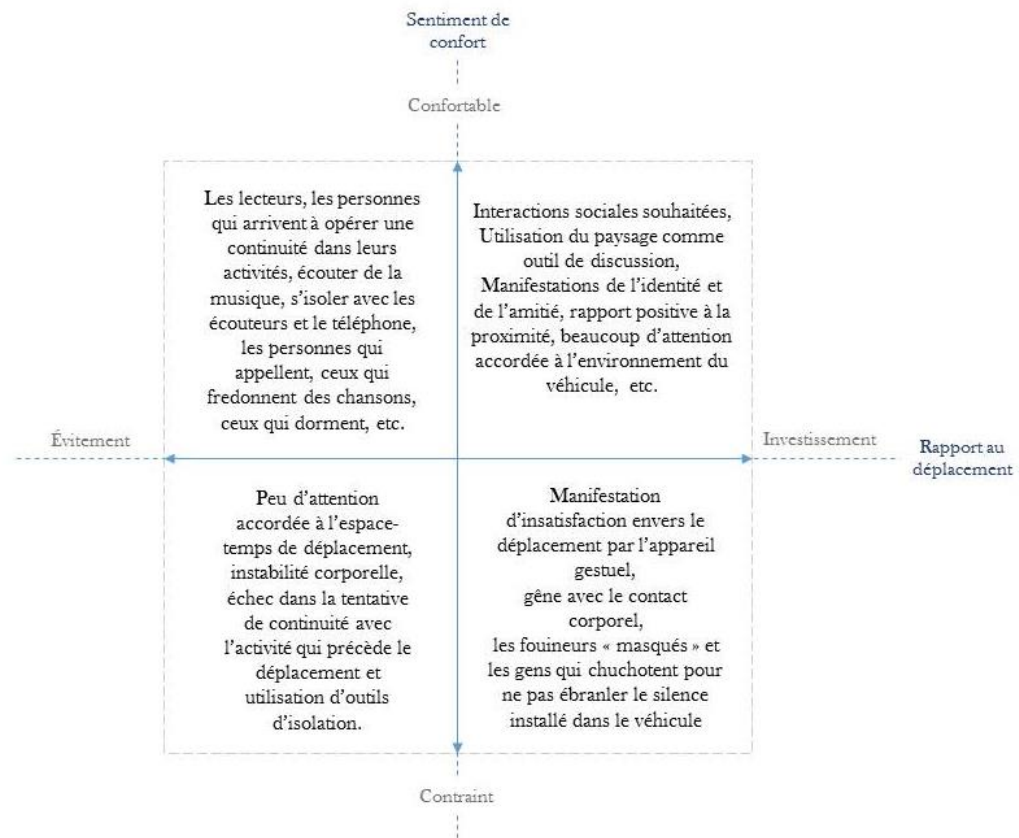
- **Voyageur** : le voyageur est un utilisateur qui prend les transports en commun avec l'esprit d'aventure activé. Il perçoit le déplacement comme étant confortable et cela lui permet de garantir un degré important de continuité par rapport à l'avant et après de son déplacement. Par ailleurs, il essaiera au maximum d'interagir avec son environnement proche et accordera beaucoup d'attention à ce qui se passe dans les transports en commun dans un esprit de liberté. Le voyageur n'a pas peur d'affirmer son identité à travers ses pratiques.

Figure 16. Diagramme cartésien : Quatre profils de comportement (A)



- Imperturbable : ce type d'individu a une perception du déplacement comme étant confortable. Néanmoins, ce confort ne se traduit pas par un esprit d'ouverture envers l'espace-temps de la mobilité ; il peut vivre le déplacement dans la continuité, mais il aura les outils nécessaires pour s'enfermer dans une coquille protectrice. Pour lui, le temps de déplacement est un temps routinier auquel il accorde peu d'attention.
- Orgueilleux : l'utilisateur orgueilleux perçoit le temps de déplacement comme intégré dans sa routine. Néanmoins, il se sent contraint et perçoit le déplacement en transport en commun comme étant inconfortable. Cela représente pour lui une rupture dans ses activités et il évitera d'être en interaction avec son environnement proche pendant le déplacement.

Figure 17. Diagramme cartésien : Quatre profils de comportement (B)



Gonzalez, J. 2017

- Martyr : le martyr accorde beaucoup d'attention à son environnement proche pendant le déplacement. Étant donné qu'il perçoit le déplacement comme étant

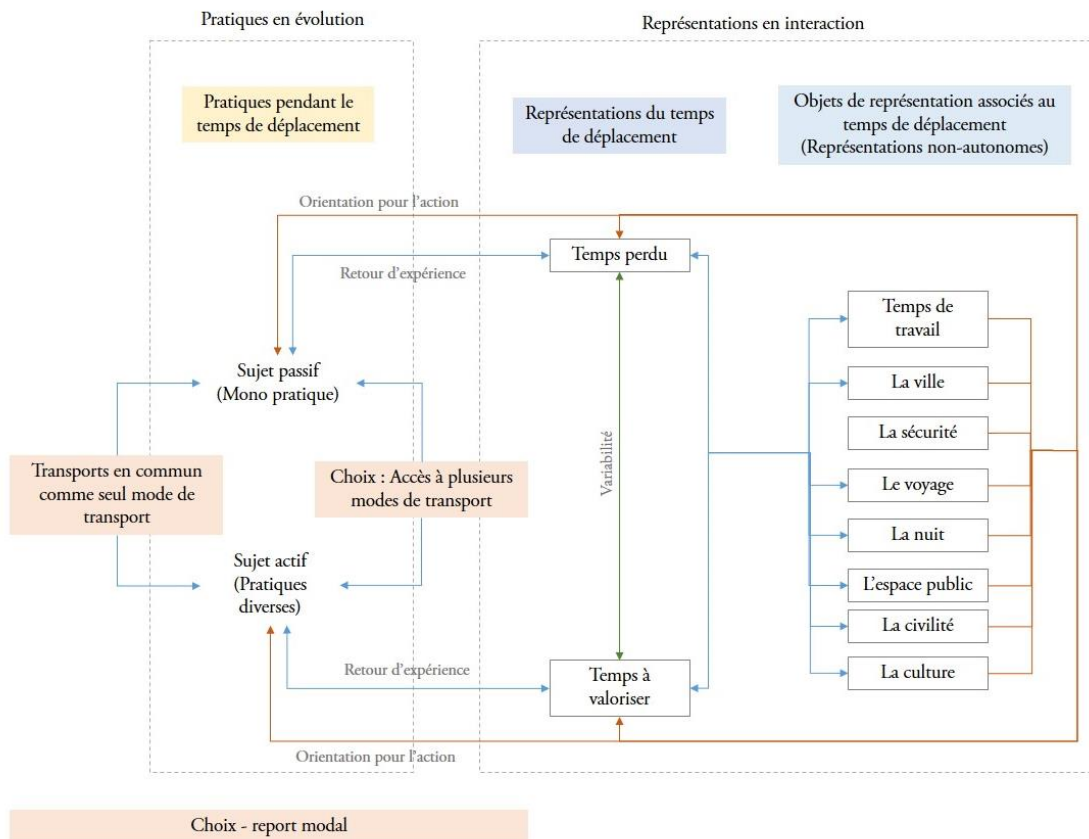
inconfortable, il se sentira contraint et cela l'amènera à « subir » son temps de déplacement. Il est victime de l'inconfort et des situations négatives qu'il n'hésite pas à critiquer avec ses gestes.

Afin d'illustrer chaque profil, un recueil de situations types et de caractéristique de chaque individu est présenté dans la Figure 17 en fonction de la description présentée auparavant.

### 3.1.3. Proposition : les modes de vie mobiles dans les transports en commun

À partir de la proposition de quatre profils de comportement dans les transports en commun (bus et tramway), et en s'appuyant sur les résultats des entretiens menés dans la démarche qui ont complété les différentes observations, une approche de « modes de vie mobile » est proposée dans cette sous-partie.

Figure 18. Interaction entre les éléments mobilisés dans l'espace-temps du déplacement



Gonzalez, J. 2017

En revenant à la définition de mode de vie comme l'ensemble de pratiques et représentations communes à un groupe, nous présenterons une différenciation de ces modes de vie « mobiles » identifiés dans le bus et le tramway à partir d'une analyse de l'intensité de

pratiques (nombre d'activités déployées pendant le temps de déplacement), les objets de représentation mobilisés et finalement le résultat du couplage pratiques/représentations.

Dans un premier temps, il semble important de souligner que les déplacements en transport en commun mobilisent chez les individus plusieurs objets de représentations qui orientent et conditionnent le comportement et le déploiement d'activités (Figure 18). Nous constatons, par exemple, que le report modal et donc la possibilité de choisir son mode de déplacement ont un impact dans la manière dont les personnes vivent le temps de déplacement. Une personne qui utilise les transports en commun comme son seul mode de déplacement parce qu'en termes de moyens elle ne peut pas accéder à la voiture, aura tendance à pratiquer de manière plus intense l'espace-temps de la mobilité. Dans une journée, ce type de personne peut assumer différents rôles au sein d'un seul mode de transport. En revanche, un individu qui utilise les transports en commun deux fois par semaine ou une personne qui pratique l'intermodalité aura tendance à privilégier un rôle spécifique et –par conséquent- l'intensité de ses pratiques sera moins importante.

Une fois en mouvement, les individus peuvent avoir globalement deux manières de se représenter le temps de déplacement : il s'agit du temps perdu ou du temps disponible pour faire toute sorte d'activités. Il est important de souligner que ces représentations ne sont complètement figées, car le temps de déplacement peut être perçu de manière différente, par exemple, quand les individus sont en retard pour un RDV : *« quand je suis en retard c'est du temps perdu [...] parce que je pense juste à arriver le plus vite possible à ma destination...et vu que je suis pas tout près, le changement à Chavant, et si je perds le tram et que je dois attendre 5 minutes de plus...j'ai l'impression que c'est beaucoup de temps...mais ça m'arrive une ou deux fois par semaine, sinon c'est un temps que je profite... »*.<sup>22</sup>

Ce caractère variable de la représentation du temps de déplacement pourrait faire l'objet d'une hypothèse selon laquelle il ne s'agit pas de deux représentations différentes, mais plutôt d'une seule représentation avec une structure périphérique complexe. Ce mécanisme permettrait de préserver le noyau central tout en permettant l'existence des changements de perception de l'objet au quotidien.

À cette représentation multiple du temps de déplacement s'ajouteront également d'autres objets de représentation qui sont présents dans les lieux de la mobilité et –de manière plus globale- à des objets constituant la société. En faisant référence à la mobilité quotidienne, par

---

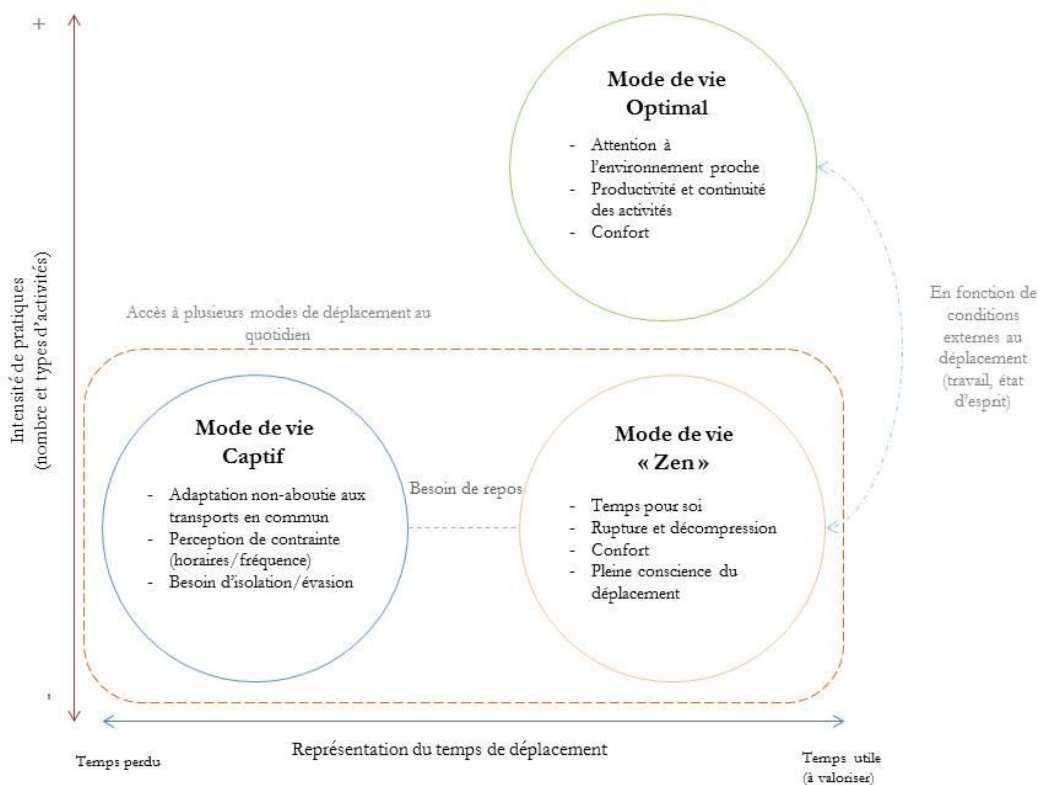
<sup>22</sup> Annexe 2. Entretien N° 6

exemple, les individus associeront naturellement leur lieu de domicile et du travail. Une description de ce type de représentation sera présentée ultérieurement dans ce chapitre.

En partant de ces éléments d'analyse et en utilisant également les profils de comportements présentés, une différenciation de trois modes de vie mobiles est proposée.

Ces trois modes de vie mobiles identifiés dans les transports en commun se différencient en fonction de deux aspects majeurs : l'intensité de pratiques pendant le déplacement et la représentation du temps de déplacement. L'intensité de pratiques fait référence au nombre et à la diversité d'activités qu'un individu peut déployer dans l'espace du déplacement. La représentation du temps de déplacement varie entre temps perdu et temps utile (ou temps à valoriser).

Figure 19. Modes de vie mobiles différenciés



Gonzalez, J. 2017

Une représentation du temps de déplacement comme un temps utile pourrait être instinctivement associée à une intensité forte de pratiques pendant le déplacement en transport en commun. Or, d'autres éléments sous-jacents permettent d'expliquer les nuances dans l'utilité du temps pour certains individus.

Un élément qui semble avoir une emprise dans la structuration du mode de vie mobile est l'accès à plusieurs modes de déplacement, notamment la voiture. Dans ce sens, les individus qui font le choix d'utiliser les transports en commun ont une représentation du temps de déplacement en transport en commun comme étant un temps perdu. Cela dit, ils trouvent que le temps de déplacement en voiture est également un temps perdu, car le fait de conduire implique un investissement important en termes d'attention, ce qui empêche qu'ils puissent utiliser le temps autrement.

- Mode de vie optimal : ce mode de vie est caractérisé par une intensité importante de pratiques. Les individus qui adoptent ce mode de vie ont une représentation positive du temps de déplacement comme étant un temps qu'ils peuvent valoriser de manières très diverses. Ils profiteront du déplacement pour faire « ce qu'ils n'ont pas eu le temps de faire », pour regarder attentivement les situations qui se présentent ou même pour aider les autres en cas de besoin. Le terme optimal fait surtout référence au caractère très actif de ce groupe d'individus.
- Mode de vie « zen » : ce mode de vie mobile pourrait être équivalent à celui d'un moine tibétain d'où l'utilisation du mot « zen ». Pour ce groupe d'individus, le temps de déplacement est un temps qui a beaucoup de valeur et qui ne peut être qu'utile ; son utilité réside dans le calme et la possibilité de décompresser par rapport au rythme vertigineux de la vie au quotidien. Cela explique la faible intensité de pratiques pendant le déplacement qui n'empêche néanmoins à l'individu d'avoir pleine conscience de ce qui se passe autour de lui.
- Mode de vie captif : ce mode de vie est caractérisé par une représentation assez ferme du temps de déplacement comme étant du temps complètement perdu. Ce groupe a – en conséquence – un rapport très fonctionnel au déplacement ; il s'agit d'aller d'un point A à un point B sans investir les lieux au quotidien par des pratiques ou des interactions. Ce mode de vie est souvent adopté par des cadres professionnels qui utilisent les transports en commun avec l'objectif de gagner un peu de temps ou d'énergie.

Étant donné qu'il s'agit de modes de vie mobiles, il semble important d'insister sur leur caractère évolutif et changeant ; un individu peut basculer entre le mode de vie zen et le mode de vie optimal en fonction de facteurs liés à son rythme de vie, à son état de fatigue ou à des différentes périodes qui peuvent avoir un impact sur la mobilité quotidienne ; encore une fois, l'approche proposée ne vise qu'une dimension du système complexe dans lequel s'inscrit la mobilité spatiale.



En conclusion, l'approche proposée permet –d'une part- d'aborder la mobilité quotidienne au-delà des liens entre l'origine et la destination d'un déplacement, à travers l'analyse de l'injonction espace-temps. D'autre part, l'approche permet de stabiliser et caractériser l'ensemble de pratiques identifiées dans le bus et le tramway de l'agglomération grenobloise, ce qui a permis la différenciation des modes de vie mobiles. L'identification de ces modes de vie mobiles renvoie à une autre dimension de la mobilité quotidienne, celle de l'habiter et du sensible.

## **3.2. Les éléments sociodémographiques et le rapport à autrui dans les déplacements urbains**

L'identification d'éléments de différenciation dans la mobilité quotidienne –et plus précisément dans la manière d'habiter l'espace-temps de déplacement en transport en commun- en fonction des critères sociodémographiques de la population renvoie directement aux représentations sociales mobilisées par les individus.

Bien que les personnes interviewées aient une représentation précise du temps de déplacement, les différences sociodémographiques commencent à émerger quand elles évoquent d'autres éléments qui interviennent dans leur perception de l'espace et des rapports dans les transports en commun. Ainsi, l'approche de Flament (1987) sur les représentations autonomes et non-autonomes, abordée dans le premier chapitre, sera utilisée pour présenter les éléments issus du terrain d'étude.

### **3.2.1. Les représentations autonomes et non-autonomes du temps de déplacement**

Selon Flament (1987), une représentation autonome est une représentation dont son principe organisateur se situe au même niveau que l'objet de représentation.

En ce qui concerne le temps de déplacement, une représentation autonome serait, par exemple : le temps de déplacement est un temps perdu. Comme nous l'avons montré dans la partie précédente, les personnes interviewées ont plusieurs représentations associées de manière directe au temps de déplacement. Pour certains il s'agit d'un temps qu'ils gagnent, car ils peuvent aller plus vite et plus loin en transport en commun ; d'autres auront tendance à dire que le temps de déplacement est un temps pour soi, tandis que d'autres pensent en effet que c'est du temps perdu.

Jusqu'à-là, ces représentations peuvent être considérées comme autonomes, car elles font référence au temps. Or, au moment d'exprimer leurs différentes perceptions de l'espace et les facteurs qui peuvent conditionner leurs pratiques dans l'espace-temps du déplacement, le temps

de déplacement est associé à d'objets plus globaux tels que l'espace public, la nuit et l'insécurité, le temps de travail, les voyages ou encore la culture.

Ainsi, un panorama de ces objets de représentation en fonction de différentes catégories sociodémographiques prendrait la forme suivante :

- En ce qui concerne le genre, les femmes associent l'espace-temps du déplacement en transport en commun à un sentiment latent d'insécurité lié à leur condition de femmes. Ainsi, elles mettront plus l'accent sur les pratiques liées à la protection de leur espace intime et aux moments de la journée où, en tant que femmes, le transport en commun représente plus de danger, notamment la nuit.
- En ce qui concerne l'âge, nous constatons que l'utilisation du téléphone portable et des écouteurs est associée au déplacement par les plus jeunes. De manière opposée, les adultes ayant plus de 50 ans mettront l'accent sur le côté négatif de ces nouvelles formes d'isolation.

Un autre élément soulevé par les jeunes est le sentiment d'insécurité latente qui leur donne l'impression que quelque chose de négatif peut leur arriver à tout moment, spécialement dans certaines lignes de tramway. Ils associent le temps de déplacement en transport en commun aux incivilités produites à cause de l'alcool. Ils évoquent l'espace public à proximité des arrêts de tramway comme un espace où ils peuvent être négativement surpris.

Les personnes moins jeunes (plus de 40 ans) ont également tendance à remarquer des aspects comme l'accessibilité et la difficulté à trouver l'équilibre pendant le déplacement.

- En ce qui concerne les professions, les cadres ou professions intellectuelles associent assez souvent le temps de déplacement en transport en commun aux embouteillages, et globalement aux autres modes de transport. Ils utilisent les transports en commun parce qu'ils dépensent moins de temps qu'en voiture, malgré le fait que cela implique d'être confinés dans un espace réduit.

En ce qui concerne les étudiants et jeunes travailleurs, l'objet souvent associé aux déplacements quotidiens est le vélo. La sensation d'autonomie, le prix et le paysage urbain sont des éléments très forts qui font du vélo leur mode de déplacement par excellence.

### 3.2.2. Les interactions sociales dans la mobilité : peu de discussion est égale à peu d'interaction ? Quel rôle pour les nouvelles technologies de communication ?

En matière d'interactions sociales, les lieux de la mobilité quotidienne –bus, tramways, espaces d'attente- correspondent à ce que Goffman appellerait les scènes où « régions antérieures » des lieux sociaux ; ces espaces se caractérisent par les « performances » théâtrales qui constituent les différents rites des individus.

En ce qui concerne le terrain d'étude, les relations entre les individus commencent par le rapport de coprésence qui se crée en étant confinés à l'espace d'un véhicule en mouvement. Certes, les personnes interviewées remarquent une absence de plus en plus importante d'interaction avec leurs voisins temporaires. Le plus souvent, chacun reste « dans son coin » et une partie importante d'utilisateurs des transports en commun décrit l'espace du déplacement comme un espace où tout le monde est devant l'écran du téléphone.

Les raisons pour expliquer ce phénomène d'absence d'interaction sont souvent liées à la fatigue ou à la condition de confinement qui ne se prête pas aux échanges conviviaux entre inconnus. Or, les anecdotes évoquées montrent le contraire ; ces échanges peuvent modifier de manière importante l'étape qui suit au déplacement, et cela est perceptible dans la manière dont les individus enregistrent très soigneusement l'histoire dans leur mémoire.

Les personnes plus âgées soulèvent, par ailleurs, le rapport de familiarité qui peut se créer quand les individus prennent le même mode de transport aux mêmes horaires. En utilisant les transports en commun, les individus apprennent à se connaître sans avoir jamais le réflexe de discuter. Ainsi, les interactions dans les transports en commun peuvent aller d'un simple regard au moment de choisir une place jusqu'à l'observation minutieuse de produits que le voisin vient d'acheter au supermarché.

De manière générale les individus trouvent regrettable qu'il y ait aussi peu d'interaction sociale dans les transports en commun. Néanmoins, ils ne provoqueront une discussion que si cela est strictement nécessaire, par exemple, en cas de perturbation du système de transport. Ils justifient cela par leur caractère ou leur personnalité.

En conclusion, deux constats peuvent émerger du terrain en matière d'interaction sociale : d'une part, bien que les déplacements soient caractérisés par l'absence de discussion, les interactions dans le sens large du terme sont toujours très présentes. Cela s'explique par le rapport de coprésence qui existe entre les individus habitant de manière temporaire le bus

ou le tramway et par la forte influence que ce rapport peut avoir dans les comportements et les mécanismes d'apprentissage des individus.

D'autre part, les nouvelles technologies de communication ont un rôle important dans les relations qui peuvent avoir lieu dans les transports en commun. Si le bus et le tramway restent des endroits où les personnes se rencontrent, l'ubiquité du numérique semble fragiliser certains liens de solidarité et empathie qui ne sont possibles que dans l'espace réel. Dans ce sens, il faut tenir en compte des nuances, car cette fragilisation de relations avec l'environnement proche se fait au profit de la création d'autres types de liens et de relations de mise à proximité qui ne sont pas encore été décryptés du fait de leur apparition récente dans les sociétés humaines.

### **3.3. Les leviers d'action : la mobilité comme moteur de réflexion sur l'aménagement des espaces urbains**

Étant la mobilité définie actuellement comme une grille de lecture des sociétés contemporaines, il semble important d'aborder certains leviers d'action qui sont en lien avec le questionnement central de la démarche.

Cette approche sensible du phénomène de mobilité quotidienne part de l'individu et de la dimension psychologique du déplacement pour arriver à dégager de nouveaux enjeux en matière d'aménagement de la ville de demain.

Les réflexions présentées ci-dessous sont issues des entretiens réalisés auprès de gestionnaires du système de transport de l'agglomération grenobloise (SMTC) ainsi que des éléments tirés du projet d'organisation et de mise en place d'un événement qui aura lieu en septembre 2017.

#### **3.3.1. La notion du confort dans la mobilité urbaine : pour un réseau plus hospitalier**

Bien que pour les usagers des transports en commun le confort soit souvent associé aux véhicules presque vides et à la possibilité d'être assis, l'approche proposée de la mobilité quotidienne par l'habiter permet de dévoiler des éléments sous-jacents qui sont souvent négligés en matière de politiques publiques de mobilité.

En ce qui concerne le ressort territorial de la métropole grenobloise, le SMTC, autorité organisatrice de la mobilité représentée par son président, défend l'idée du confort qui a comme point de départ le mode de déplacement universel : la marche. Des enjeux tels que le

vieillesse de la population posent en effet des questions sur l'accessibilité et l'autonomie dans les réseaux complexes qui constituent les villes aujourd'hui. Dans ce sens, les gestionnaires du réseau prônent une approche de l'espace public comme un espace au service de l'intensité sociale de vie. Cette conception de l'espace public reprend plusieurs éléments de réflexion sur l'hospitalité évoqués par Luc Gwiazdzinski (2007) dans le cadre de ses travaux sur la nuit.

En partant des objets de représentation identifiés auparavant tels que l'insécurité, le sentiment d'agacement et de fatigue ainsi que le manque d'interactions sociales, il semblerait que le confort dans les transports en commun est implicitement lié à l'hospitalité du réseau et sa capacité à rendre accessible et désirable l'ensemble de l'espace urbain. À ce propos, les gestionnaires du transport de l'agglomération grenobloise ont une vision assez globale des enjeux majeurs en matière d'intermodalité, de multimodalité, des usages alternatifs de la voiture et de qualité de l'espace public. Au-delà des questions de fiabilisation du temps de déplacement qui ont été également évoquées pendant les entretiens, une notion essentielle apparaît dans le discours : le plaisir. En faisant le lien avec les résultats issus de cette démarche, cette notion est de plus en plus centrale dans la conception des différents déplacements urbains.

Les représentations qui ont une connotation positive –liée au plaisir d'affranchir l'espace– sont souvent associées aux déplacements effectués en train. L'espace-temps dans lequel les habitants effectuent leurs déplacements, notamment le bus, le tramway et les arrêts du réseau de transport urbain, est très différent de l'espace-temps qui caractérise un déplacement en train. Et cela a, par conséquent, un impact dans les pratiques et les niveaux d'intensité sociale qui peuvent avoir lieu dans la mobilité. Dans ce sens, la contribution de l'approche proposée consiste à établir un certain nombre de constats utiles à la création des nouveaux leviers d'action, à savoir :

- L'espace-temps du déplacement en transport en commun est changeant, comme ses habitants.
- La perception de l'espace-temps de déplacement est fortement liée par les rapports de proximité. Une fois l'espace intime de l'individu est atteint, c'est fini le rêve.
- Les usagers souhaiteraient que le temps de déplacement soit de plus en plus court. Néanmoins, quand il s'agit de pratiquer les lieux de la mobilité, il n'est pas suffisant.
- L'interaction sociale, bien que modifiée par les nouveaux rapports virtuels provenant du téléphone portable, est très significative pour les individus. Les usagers peuvent souvent être dans l'attente de faire une rencontre.
- Le caractère mobile et éphémère de l'espace-temps des déplacements en transport en commun peut être une piste d'action dans la conception de la mobilité comme expérience. Cela pose la question de l'évènementiel.

- Les représentations sociales associées aux déplacements urbains peuvent avoir une forte emprise dans les comportements des individus.
- La nuit reste une temporalité appréhendée par les usagers des transports en commun.
- Les transports en commun peuvent être une fenêtre pour regarder le paysage qui représente la vie des gens.
- La continuité dans le temps et dans l'espace est une piste liée au confort de l'utilisateur.
- Dans l'imaginaire du confort et bien-être des usagers mobiles, les transports en commun devraient se ressembler au train. Cela renvoie au design et aux tramways nommés désirs (Gwiazdzinski, 2015)

### **3.3.2. Le lien entre mobilité, culture et conception de l'espace public : une nouvelle approche du temps dans la mobilité**

Un point de départ central de la réflexion qui nous a amené jusqu'aux résultats présentés dans ce document était l'échange d'expériences socio-culturelles de mobilité entre deux pays : la France et la Colombie. Du fait de la difficulté à mener une démarche de recherche sur un terrain lointain dans une période courte de temps, nous avons privilégié -dans le cadre de cette démarche- le territoire grenoblois. Néanmoins, une initiative grenobloise inspirée de l'expérience en mobilité et aménagement de la ville de Medellín est en cours de consolidation. Il s'agit d'un événement visant à susciter le débat et la discussion autour des potentielles synergies entre mobilité, culture et conception de l'espace public : le Forum « Creative mobilities » organisé par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise<sup>23</sup>.

L'intérêt de présenter de manière partielle cette initiative dans le cadre de cette démarche de recherche en particulier consiste à soulever l'importance des nouvelles approches visant à interpellier des univers de pensée et d'action très différents. La ville de Medellín, mondialement reconnue comme la capitale du narcotrafic et l'une de villes la plus violentes du continent sud-américain dans les années 90, a mis en place un nombre important de projets et de politiques publiques qui visent à travailler sur les problématiques d'exclusion sociale à travers le système de transport en commun et l'aménagement des espaces culturels dans les principaux pôles d'échange multimodaux (situés stratégiquement dans les quartiers prioritaires de la ville).

Le cas de la ville de Medellín montre le potentiel de la mobilité quotidienne dans l'intégration de différents types de population et dans la conception d'un espace public apaisé.

---

<sup>23</sup> Un document détaillant le cadre de l'événement est présenté dans l'annexe 7.

Ce potentiel est bien évidemment développé par la mise en place de démarches transversales qui mettent en dialogue culture, mobilité et espace public.

En ce qui concerne l'événement organisé sur l'agglomération grenobloise et qui nous intéresse dans le cadre de l'approche proposée, un élément est essentiel : le croisement de perspectives sous le prisme de la mobilité. Plusieurs thématiques proposées renvoient justement à la question de la mobilité comme expérience et à l'accès à la culture par les systèmes de transport en commun. Ces initiatives rendent compte des évolutions en matière d'aménagement de l'espace urbain, ce qui montre également l'importance de trouver des leviers d'action pour les problématiques soulevés dans la recherche.

## Conclusion

Dans un premier temps, il conviendra de rappeler le questionnement de départ de la démarche : *Comment les individus « habitent » les déplacements et les points de connexion des transports en commun en milieu urbain ?* Afin de répondre à cette question une hypothèse principale a fait l'objet de fil conducteur de l'analyse : il existe aujourd'hui des modes de vie mobiles qui opèrent dans l'espace-temps des déplacements quotidiens. Le terrain d'étude qui a permis de répondre à la problématique est l'agglomération grenobloise et, de manière plus précise, deux modes de déplacement ont été privilégiés : bus et tramway.

Le premier défi de la démarche a été de trouver la manière d'aborder la notion d'habiter l'espace-temps de la mobilité dans un cadre opérationnel. Étant donné qu'il s'agit d'une notion qui est de l'ordre du sensible, et du fait de son caractère transversal à plusieurs disciplines, nous avons mobilisé plusieurs éléments de cadrage théorique afin de rendre stable/lisible la notion de l'habiter : les (non) lieux de la mobilité, les approches géographiques de mode d'habiter, la théorie sur les représentations sociales, le couplage pratique/représentations, les approches du temps de déplacement, le concept de mode vie, entre autres.

Vis-à-vis de l'hypothèse principale et des hypothèses secondaires formulées, plusieurs éléments méthodologiques ont permis d'aborder le terrain et d'en tirer quelques réponses par rapport à l'espace-temps de déplacement en transport en commun. Parmi ces premières réponses, nous constatons que le temps de déplacement, loin d'être un temps dépourvu de sens pour les individus, est un temps plein de significations et des pratiques. L'injonction espace-temps du déplacement permet d'aborder le phénomène de mobilité de manière systémique, en prenant en compte la complexité des rapports existants à l'espace, au temps et aux autres.

En faisant référence à la mobilité spatiale comme un phénomène social total, idée reprise par Vincent Kaufmann à propos des travaux de Marcel Mauss, nous constatons que –dans le cadre du sujet d'étude- la mobilité quotidienne est influencée, par exemple, par le choix résidentiel, le lieu de travail ainsi que l'intensité de relations sociales et d'activités que les individus développent hors le domicile. Cela a une influence dans ce que nous avons appelé « les modes de vie mobiles » du fait d'un rapport de proximité aux transports en commun.

Cela dit, le couplage pratiques/représentations, utilisé pour décrypter les « modes de vie mobiles » différenciés, montre une valeur heuristique dans la tentative de comprendre les phénomènes sous-jacents à la mobilité. De nombreux objets de représentations sont mobilisés par les individus en mouvement. Le temps de déplacement en transport en commun est associé, d'une part, à l'insécurité, plus ou moins en fonction du moment de la journée, mais surtout en



fonction du genre. D'autre part, il peut être associé au repos et à l'introspection ; à force d'avoir des rythmes de vie accélérés, le temps de déplacement devient un temps pour soi qui a beaucoup de valeur pour les individus.

A partir de l'analyse de ces objets de représentation et des pratiques qui leur sont associés par les individus, une approche de modes de vie mobiles différenciés est proposée. Les trois modes de vie identifiés au sein de l'espace-temps de déplacement montrent ce qui se joue pour chaque groupe de personnes au moment de se déplacer en transport en commun. De même, une première approche de l'habitable mobile est présentée. Il s'agit de mettre en évidence des aspects tels que la place de l'appareil sensoriel humain dans les rapports aux autres dans les transports en commun, ou encore les différents éléments de base qui caractérisent cet espace-temps ou qui lui permet d'être « habitable ».

La définition de profils de comportement issus du terrain d'études, à savoir l'espace-temps de déplacement en transport en commun dans l'agglomération grenobloise, a permis d'aborder des questions comme la continuité et l'intégration du temps dans la routine des individus. Ces questions s'avèrent centrales dans la proposition des nouvelles approches de la mobilité, tant dans le domaine de la recherche que dans la mise en place de politiques publiques de mobilité.

En ce qui concerne les interactions sociales dans les transports en commun, plusieurs réflexions émergent de cette étude. D'une part, il n'est certainement pas évident pour les individus d'établir des liens avec les autres occupants de l'espace-temps de la mobilité. Les discussions entre inconnus n'ont lieu que très rarement – surtout en cas de perturbation- mais elles ont une valeur particulière pour les individus. D'autre part, de nombreuses interactions sont entretenues dans le rapport de coprésence qui caractérise les transports en commun. A force de fréquenter l'espace d'un bus ou d'un tramway, les personnes arrivent à se connaître sans jamais discuter : le lieu approximatif du domicile est communiqué par l'arrêt, le régime alimentaire est dévoilé par le sac de courses, etc. Ce potentiel d'interaction qui caractérise les lieux de la mobilité est confronté aujourd'hui à des nouvelles formes de communication représentées au sein de l'espace par le téléphone portable et les écouteurs.

Un élément manquant dans la démarche –est qui est de l'ordre presque de la frustration- est l'analyse socio-culturelle du temps de déplacement dans les transports en commun. Néanmoins, nous laisserons émerger de nouveaux questionnements permettant de développer d'autres démarches de comparaison entre territoires lointains dans le cadre d'une thèse doctorale.

Enfin, au-delà de la simple description de situations qui ont lieu au quotidien dans les transports en commun, il s'avère que la notion d'habiter a un potentiel important dans la

compréhension de la mobilité par les pratiques et les représentations. Cette dimension affective du rapport à l'espace qui peut –au moins en principe- paraître centrée uniquement sur l'individu apporte des éléments de lecture des sociétés contemporaines. Étant ces dernières fortement liées à la mobilité, il semblerait que cette notion continuera à être investie dans les travaux de recherche en sciences humaines, notamment en géographie. Nous avons constaté que les approches de la mobilité qui essaient de comprendre d'abord l'individu pour ensuite traiter des problématiques actuelles, arrivent à interpeller également les institutions.

Des moments de débat et d'échange entre chercheurs, professionnels et représentants des collectivités commencent à émerger sous le prisme de la mobilité. À nous de trouver les leviers d'action possibles pour saisir ce phénomène complexe tant valorisé aujourd'hui.

## Bibliographie

- Abric, Jean-Claude. "8. L'étude Expérimentale Des Représentations Sociales." *Les représentations sociales* (2003): 203. Web.
- Abric, Jean-Claude. "Prácticas Sociales Y Representaciones." *Mexico* (2001): 227. Print.
- Allemand, S, François Ascher, and J Levy. *Les Sens Du Mouvement. Modernité et Mobilités Dans Les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Belin, 2005. Web.
- Amar, Georges. *Homo Mobilis - Une Civilisation Du Mouvement*. Ed. Devesa Florence. FYP, 2016. N.p., 2016. Print.
- Augé, M. *Pour Une Anthropologie de La Mobilité*. Payot, 2009. Web. Manuels Payot.
- Bonitto, Céline. "Goffman et L'ordre de L'interaction : Un Exemple de Sociologie Compréhensive." *Philosophie* 1 (2007): 31–48. Web.
- Breton, D L. *Eloge de La Marche*. Métailié, 2000. Web. Suite Essais.
- Cailly, Laurent. "Existe-Il Un Mode D'habiter Spécifiquement Périurbain ?" *Espacetemps.net* (2008): 1–20. Print.
- Cailly, Laurent, and Fourny Marie-Christine. "Gérer Les Proximités et Franchir Les Distances. L'agencement Des Proximités Dans La Mobilité Quotidienne Périurbaine." *Géoregards Revue Neuchâteloise de Géographie*. Éditions A. no 6. N.p., 2013. 1–14. Print.
- Chibane, Sami Ramzi, and Luc Gwiazdzinski. "La Marche Enjeu de Santé Publique et de Qualité de Vie Importance D'une Analyse Spatialisée de La « Marchabilité ». Le Cas de L'agglomération Grenobloise." *Géocarrefour* 3.90 (2015): n. pag. Print.
- Colleyn, J P, and J P Dozon. "Lieux et Non-Lieux de Marc Augé." *L'Homme* (2008): 7–32. Web.
- Da Cunha, Antonio, Luc Gwiazdzinski, and Lou Hermann. "Vers Un Urbanisme Des Temps." *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable* 16 (2014): 11–17. Web.
- Dardel, É, P Pinchemel, and J M Besse. *L'homme et La Terre: Nature de La Réalité Géographique*. Editions du CTHS, 1990. Web. C.T.H.S. Format.
- Davidson, J, M Smith, and P L Bondi. *Emotional Geographies*. Ashgate Publishing Limited, 2012. Web.
- de recherche, 6T Bureau. *Les Usages de La Mobilité: Pour Une Ingénierie Des Modes de Vie*. Loco, 2013. Web.

- Doise, Willem. "10. Attitudes et Représentations Sociales." *Les représentations sociales* (2003): 240. Web.
- Drevon, Guillaume. "Mobilité Quotidienne et Stratégies D'adaptation Spatio-Temporelles Des Ménages : Une Approche Comparée Des Espaces Transfrontaliers et Non Frontaliers Des Métropoles Luxembourgeoises et Grenobloises." Université Grenoble Alpes, 2016. Print.
- Durkheim, É. *Les Formes Élémentaires de La Vie Religieuse: Le Système Totémique En Australie*. Presses universitaires de France, 1994. Web. Collection Quadrige.
- Flament, Claude. "Contribution expérimentale à la théorie du noyau central d'une représentation." Beauvois, Jean-Léon. Joule, Robert. Monteil, Jean-Marc. *Perspectives cognitives et conduites sociales. Représentations et processus socio-cognitifs. vol 2*. Cousset, Suisse: DelVal, 1989. Print.
- Frémont, Armand. "La Région , Espace Vécu." *Hypergéométrie Autres conceptions de la* (2006): 1–2. Print.
- Frémont Armand. "Recherches Sur L'Espace Vécu." 231–238. Print.
- Fréty, Jean-Baptiste. "Habiter La Mobilité : Le Train Comme Terrain de Réflexion." *L'Information géographique* 75 (2011): 110. Web.
- Ghorra-gobin, Cynthia. "Olivier Lazzarotti , Habiter , La Condition Géographique." *Géographie et médiance - vivre et habiter l'espace* 63 (2008): n. pag. Print.
- Goffman, E, and A Kihm. *Les Rites D'interaction*. Les Editions de Minuit, 1974. Web. Sens Commun.
- Gwiazdzinski, L. *Nuits d'Europe: Pour Des Villes Accessibles et Hospitalières*. Université de technologie Belfort-Montbéliard, 2007. Web. Chantiers (Belfort).
- Gwiazdzinski, Luc. "La Géographie À L'épreuve de L'exister." (2016): n. pag. Print.
- Gwiazdzinski, Luc. "Des Tramways Nommés Désirs. Entre Design et Urbanisme Fictionnel Des Réseaux de Transport." (2015). *Métropolitiques, Métropolitiques*, 2015.
- Gwiazdzinski, Luc. *La Ville 24 Heures Sur 24*. Ed. Gwiazdzinski Luc. Editions de l'Aube, 2003. Web. Bibliothèque Des Territoires.
- Hall, E T. *La Dimension Cachée*. Éditions du Seuil, 1971. Web. Collection Intuitions.
- Heinrichs, Dirk, and Judith S. Bernet. "Public Transport and Accessibility in Informal Settlements: Aerial Cable Cars in Medellín, Colombia." *Transportation Research Procedia* 4 (2014): 55–67. Web.

- Herouard, Florent. "Habiter et Espace Vécu : Une Approche Transversale Pour Une Géographie de L'habiter." Thierry Paquot et Al., *Habiter, Le Propre de L'humain. La Découverte*, « Armillaire », 2007. 159–170. Print.
- Jauréguiberry, Francis. "L'usage Du Téléphone Portatif Comme Expérience Sociale." *Réseaux* 15.82 (1997): 149–165. Web.
- Jodelet, Denise. "1. Représentations Sociales : Un Domaine En Expansion." Denise Jodelet, *Les Représentations Sociales. 7<sup>ème</sup>. Presses Universitaires de France "Sociologie d'aujourd'hui,"* 2003. Web.
- Kaufmann, Vincent. *Mobilité et Vie Quotidienne : Synthèse et Questions de Recherche*. Paris: Centre de prospective et de veille scientifique, 1999. Print.
- Kaufmann, Vincent. *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. Print.
- Kaufmann, Vincent, and Emmanuel Ravalet. "From Weak Signals to Mobility Scenarios: A Prospective Study of France in 2050." *Transportation Research Procedia* 19.June (2016): 18–32. Web.
- Kim, Esther C. "Nonsocial Transient Behavior: Social Disengagement on the Greyhound Bus." *Symbolic Interaction* 35.3 (2012): 267–283. Web.
- Lazarotti, O. *Des Lieux Pour Mémoires: Monuments, Patrimoines et Mémoires-Monde*. Armand Colin, 2012. Web. *Le Temps Des Idées*.
- Lefebvre, Henri. "La Producción Social Del Espacio." 1974: 450. Print.
- Lévy, J, and M Lussault. *Dictionnaire de La Géographie et de L'espace Des Sociétés*. Belin, 2003. Web.
- Lüdtke, Hartmut. "Methodenprobleme Der Lebensstilforschung. Probleme Des Vergleichs Empirischer Lebensstiltypologien Und Der Identifikation von Stilpionieren." *Lebensstil Zwischen Sozialstrukturanalyse Und Kulturwissenschaft*. Ed. Otto G Schwenk. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 1996. 139–163. Web.
- Lussault, Michel. "Habiter, Du Lieu Au Monde. Réflexions Géographiques Sur L'Habitat Humain." Thierry Paquot et Al., *Habiter, Le Propre de L'humain. La Découverte*, « Armillaire », 2007. Print.
- Maspero, F, and A Frantz. *Les Passagers Du Roissy-Express*. Éd. du Seuil, 2004. Web. *Collection Points*.
- Montulet, Bertrand., and Vincent. Kaufmann. *Mobilités, fluidités, libertés?* Bruxelles: Publications des Facultes universitaires Saint-Louis, 2004. Print.

- Morel-Brochet, Annabelle. "Un Point Sur L'habiter. Heidegger, et Après..." (2008): 1–12. Print.
- Moscovici, Serge. "2. Des Représentations Collectives Aux Représentations Sociales : Éléments Pour Une Histoire." *Les représentations sociales* (2003): 79. Web.
- Paquot, Thierry. "Introduction. «habitat», «habitation», «habiter», Précisions Sur Trois Termes Parents." *Habiter, le propre de l'humain* (2007): 7–16. Print.
- Pérec, G. *Espèces D'espaces*. Denoel/Gonthier, 1974. Web. Collection l'Espace Critique.
- Rabin, G, and L Gwiazdzinski. *Si La Route M'était Contée : Un Autre Regard Sur La Route et Les Mobilités Durables*. Eyrolles, 2007. Web.
- Ravalet, Emmanuel. "Modes de Vie et Modes de Ville , Activités et Déplacements Quotidiens À Montréal et Lyon." 1.33 61–76. Print.
- Retailé, Denis. "L'ESPACE MOBILE." (1998): n. pag. Print.
- Sanguin, Andre-louis. "La Géographie Humaniste Ou L'approche Phénoménologique Des Lieux, Des Paysages et Des Espaces." *Annales de Géographie* 90.501 (1981): 560–587. Web.
- Scheiner, Joachim, and Birgit Kasper. "Lifestyles, Choice of Housing Location and Daily Mobility The Lifestyle Approach in the Context of Spatial Mobility and Planning." *International Social Science Journal* 55.176 (2003): 319–332. Web.
- Stock, Mathis. "L'habiter Comme Pratique Des Lieux Géographiques." *Espacetemps.net* (2004): 1–12. Print.
- Stock, Mathis. "L'hypothèse de L'habiter Poly-Topique : Pratiquer Les Lieux Géographiques Dans Les Sociétés À Individus Mobiles." *Espacetemps.net* (2007): 1–12. Print.
- Thierry Paquot, Michel Lussault, Chris Younès. "Habiter, Le Propre de L'humain." 2007: 390. Print.
- Thomas, Marie-paule et al. "CHOIX RESIDENTIELS ET MODES DE VIE DANS L'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE." n. pag. Print.
- Urry, John. *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris: Colin, 2005. Print.
- Volvey, Anne. "Le Corps Du Chercheur et La Question Esthétique Dans La Science Géographique." *L'information géographique* 78.1 (2014): 92–117. Web.
- Volvey, Anne, Yann Calbérac, and Myriam Houssay-Holzschuch. "Terrains de Je. (Du) Sujet (Au) Géographique." *Annales de Géographie* 121.687–688 (2012): 441–461. Web.
- Wacquant, L, and B Latour. "Les Voyageurs Ne Sont Pas Si Bêtes." (2003): 1–6. Print.

Winkin, Yves. "La Notion de Rituel Chez Goffman de La Cérémonie À La Séquence." *Hermes* 43 (2005): 69–76. Print.

# Table de matières

|  |    |
|--|----|
| INTRODUCTION .....   | 7  |
| Cadrage théorique et questionnement : la notion d'habiter, la mobilité quotidienne et les modes de vie dans les sociétés contemporaines..... | 11 |
| 1.1. L'habiter et les modes de vie contemporains .....   | 12 |
| 1.1.1. L'habiter, une notion encore peu stabilisée.....  | 12 |
| 1.1.2. Définitions de l'habiter dans la littérature : en quête de l'opérationnalité du terme<br>14   |    |
| 1.1.3. Les espaces de transport : des non-lieux aux lieux mobiles.....   | 16 |
| 1.1.4. Mobilisation du concept de mode de vie : couplage pratiques et représentations.   | 17 |
| 1.1.5. Mode de vie permet de décrypter des modes de vie mobiles différenciés. ....   | 23 |
| 1.2. La place du déplacement dans les travaux sur la mobilité.....   | 24 |
| 1.2.1. Le déplacement, première unité de mesure .....  | 24 |
| 1.2.2. Le temps de déplacement, définition et littérature .....  | 25 |
| 1.2.3. Le temps de déplacement : est-il un temps de qualité ?.....   | 26 |
| 1.2.4. Hypothèse générale : vers l'identification des modes de vie mobiles .....   | 27 |
| Une approche de la mobilité par les pratiques et les représentations sociales du temps de déplacements<br>.....                              | 29 |
| 2.1. Grenoble et son territoire métropolitain : une agglomération en mouvement.....  | 30 |
| 2.1.1. Généralités : la ville de Grenoble.....   | 30 |
| 2.1.2. Le territoire métropolitain : les défis d'un projet métropolitain .....   | 31 |
| 2.2. Du réseau de transport au système de mobilité : quelques précisions sur le terrain<br>d'étude .....                                     | 33 |
| 2.2.1. Le fonctionnement institutionnel : compétences de la métropole en lien direct<br>avec la mobilité.....                                | 35 |
| La gestion de la mobilité : deux instances pour le territoire métropolitain .....  | 35 |
| Le réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise .....   | 36 |
| 2.2.2. Le panorama de mobilités de la métropole grenobloise.....   | 38 |
| 2.3. Méthodologie .....  | 45 |
| 2.3.1. Le protocole d'observation.....   | 45 |
| 2.3.2. Les entretiens semi-directifs.....  | 47 |
| 2.3.3. Focus group au Musée du Temps libre.....  | 48 |
| Habiter le temps et l'espace de déplacement de la mobilité urbaine.....  | 51 |



|        |   |     |
|--------|---|-----|
| 3.1.   | Des pratiques et représentations du temps de déplacement aux modes d’habiter mobiles  | 52  |
| 3.1.1. | Première approche de l’habitable mobile : une décomposition du système espace-temps de déplacement .....  | 52  |
| 3.1.2. | Quatre profils de comportement « mobile » dans les transports en commun : situations types .....  | 64  |
| 3.2.   | Les éléments sociodémographiques et le rapport à autrui dans les déplacements urbains   | 71  |
| 3.2.1. | Les représentations autonomes et non-autonomes du temps de déplacement.....   | 71  |
| 3.2.2. | Les interactions sociales dans la mobilité : peu de discussion est égale à peu d’interaction ? Quel rôle pour les nouvelles technologies de communication ? ..... | 73  |
| 3.3.   | Les leviers d’action : la mobilité comme moteur de réflexion sur l’aménagement des espaces urbains.....   | 74  |
| 3.3.1. | La notion du confort dans la mobilité urbaine : pour un réseau plus hospitalier .   | 74  |
| 3.3.2. | Le lien entre mobilité, culture et conception de l’espace public : une nouvelle approche du temps dans la mobilité.....   | 76  |
|        | Conclusion.....   | 78  |
|        | Bibliographie.....  | 81  |
|        | Table de Figures .....  | 89  |
|        | Annexes.....  | 90  |
|        | Annexe 1. Cahier d’étonnements.....   | 91  |
|        | Annexe 2. Retranscriptions entretiens auprès des usagers des transports en commun.....  | 98  |
|        | Annexe 3. Retranscriptions acteurs institutionnel de mobilité – SMTC et Grenoble Alpes Métropole.....   | 138 |
|        | Annexe 4. Guide d’entretien auprès des usagers du système de mobilité de l’agglomération grenobloise .....  | 148 |
|        | Annexe 5. Guide d’entretien auprès des gestionnaires de mobilité de l’agglomération grenobloise (SMTC – Grenoble Alpes Métropole).....                            | 149 |
|        | Annexe 6. Retranscription (non-exhaustive) du Focus Group réalisé au Musée du Temps Libre   | 150 |
|        | Annexe 7. Document de présentation Forum International « Creative Mobilities » organisé par le SMTC en septembre 2017.....  | 157 |



## Table de Figures

|  |    |
|--|----|
| Figure 1. Théorie du noyau central : structure d'une représentation .....  | 21 |
| Figure 2. Types de représentation en fonction de l'objet .....   | 22 |
| Figure 3. Couplage pratiques - représentations pour aborder le temps de déplacement..                              | 24 |
| Figure 4. Nombre d'entreprises à Grenoble par secteur d'activité au 1er janvier 2015...                            | 31 |
| Figure 5. Compétences Grenoble-Alpes-Métropole.....  | 32 |
| Figure 6. Schéma général d'analyse de la mobilité spatiale (adapté du schéma original).                            | 34 |
| Figure 7. Plan du réseau de transports de l'agglomération grenobloise .....  | 37 |
| Figure 8. Périmètre de l'Enquête Ménage-Déplacements Grande Région<br>Grenobloise2010.....                         | 38 |
| Figure 9. Zone d'emploi selon la zone de résidence - Région grenobloise .....                                      | 39 |
| Figure 10. Report modal de l'agglomération grenobloise.....  | 41 |
| Figure 11. Accès aux transports en commun et possession du permis de conduire –<br>Grande région grenobloise ..... | 42 |
| Figure 12. Budget-temps de transport par secteurs de l'agglomération grenobloise .....                             | 44 |
| Figure 13. Démarche participative de valorisation du temps libre .....   | 49 |
| Figure 14. L'habitable mobile de l'individu en transport en commun.....  | 55 |
| Figure 15. Temporalités et éléments associés au déplacement en transport en commun                                 | 63 |
| Figure 16. Diagramme cartésien : Quatre profils de comportement (A) .....  | 65 |
| Figure 17. Diagramme cartésien : Quatre profils de comportement (B) .....  | 66 |
| Figure 18. Interaction entre les éléments mobilisés dans l'espace-temps du déplacement<br>.....                    | 67 |
| Figure 19. Modes de vie mobiles différenciés.....  | 69 |

## Annexes



## Introduction

Le temps que l'on passe dans les transports en commun a été souvent défini comme un temps vide. Pourtant, dans l'agglomération grenobloise, le temps moyen d'un déplacement dans les transports en commun est d'environ 30 minutes<sup>24</sup>. Pendant ce temps-là, un moment de transition s'opère : les individus se préparent souvent à changer de rôle, moment clé de la mobilité.

Ce cahier d'étonnements est un premier recueil de mon expérience d'observation dans l'ensemble de lignes bus Chrono ainsi que dans les 5 lignes de tramway de Grenoble. Ce protocole d'observation consistait à parcourir des différentes lignes du terminus au terminus, en prenant note de tout ce qui pourrait être l'habiter du temps de déplacement. Une première partie abordera les différentes pratiques, scènes et anecdotes observées pendant le trajet. Une deuxième partie portera sur la réflexion de ce que ces pratiques apporteraient à la réflexion sur l'habiter de la mobilité. Et enfin, une troisième partie portera sur quelques remarques réflexives sur le positionnement et le ressenti en tant qu'observateur/chercheur.

---

<sup>24</sup> EMD – Enquête Ménages-Déplacements – Agglomération Grenobloise, 2010.

## 1. Le bus et le tramway comme univers de pratiques

Prendre les transports en commun pour observer les gens est d'abord un défi pour celui qui observe, mais je reviendrai plus tard, dans la troisième partie de ce document. Après une discussion interne sur la place que me permettrait de mieux observer la totalité des situations qui se déroulent dans un bus ou dans un tramway, j'ai décidé de changer de place à chaque fois afin d'évaluer les particularités de chaque espace, ainsi que mon ressenti en fonction de chaque perspective d'observation. Dans ce sens, il faut constater également que le tramway et le bus représentent deux univers différents.

### *Quelques rituels*

Commencer le trajet de bus au terminus signifie souvent l'odeur à clope et le « bonjour » plein d'énergie du chauffeur, lui aussi en faisant preuve de sa propre mobilité. En revanche, le terminus d'une ligne de tramway reste plus neutre ; les personnes ne s'aperçoivent pas forcément du chauffeur avant de monter. À la fin du trajet, il restera également anonyme, confiné à son centre de commande.

Les personnes qui montent suivent le rituel de regarder les places libres, étant donné qu'au terminus le bus est presque vide, elles cherchent alors les places individuelles. Est-ce la première façon d'éviter les autres ? Une fois installés, un petit rituel : regarder l'heure.

Ceux-ci ne sont pas les seuls rituels. Au-delà du rituel visuel pour décider où s'asseoir, il y a également dans les bus ceux qui ne sont jamais prêts au moment de monter et qui doivent mettre en place un rituel de recherche désespérée de leur billet ou de leur carte d'abonnement au fond de leurs sacs. Seront-ils prêts un jour ? De quelle motilité sont-ils équipés ? Dans ce sens, le tramway semblerait être plus confortable. Étant les bornes de validation dehors, les personnes ont le temps de trouver leur ticket avant de monter ; dans le pire de cas, elles valideront au prochain arrêt. Peut-être qu'elles ne valideront pas, le tramway est moins soumis au contrôle social que le bus.

D'après cette démarche d'observation, le temps de déplacement devient aussi le temps pour faire tout ce que les personnes n'ont pas pu faire avant. Faire un appel, rédiger un email, lire le journal ou regarder une émission sur le téléphone portable. Un couple de jeunes qui monte dans le bus convient de ne pas discuter pendant le trajet pour que l'un puisse faire quelques appels importants ; une jeune fille se maquille en utilisant son téléphone comme miroir ; une dame décale certains RDV sur son calendrier. Dans le tramway, une femme répond à un mail sur son ordinateur. Ce sont des formes diverses « d'occuper le temps », de faire la transition entre ce qu'ils sont et ce qu'ils seront une fois arrivés à leur destination.

Une autre forme de rituel consiste à prévenir quelqu'un par téléphone quand l'arrêt où l'on descend s'approche. Des messages du type « J'y suis » commencent à être envoyés avant d'y être. Certains préfèrent de se lever, de se mettre près de la porte et enfin d'appeler son ami/collègue pour lui demander « s'il est déjà là ».

Certaines personnes ont l'habitude de lire dans les transports en commun. Si elles ne sont pas en train de lire quand elles montent, elles sortent leur bouquin et trouvent les ruses nécessaires pour pouvoir plonger dans les pages. Or, si l'on fait la comparaison avec d'autres endroits propices à la lecture, le bus et le tramway ne semblent pas s'adapter à cette pratique. En tout cas difficilement quand les gens sont debout et les soubresauts fatiguent leurs yeux.

### *La place du corps dans le bus*

En dehors des rituels, il s'agit également d'une question de posture. Assez souvent, les personnes prennent la décision de ne regarder que dehors. Une volonté de silence et d'évasion envers le temps et l'espace qu'ils partagent avec les autres, qui se manifeste par le regard, ou plutôt le non-regard et la position du corps qui se penche vers la fenêtre du bus. Dans cette même logique, certains jeunes préfèrent de s'évader en écoutant de la musique ou en regardant les écrans de leur téléphone portable. Dans ce cas-là, c'est le regard et l'ouïe qui sont investis dans l'action d'évasion.

Du côté opposé à l'évasion se trouvent ceux qui sont la plupart ouverts à la discussion, à dire bonjour, à sourire et à être attentifs aux autres. Assez souvent, il s'agit des enfants ou des personnes âgées qui créent des situations particulières dans les transports en commun. Je garde dans ma mémoire un jour où je suis montée dans le bus et je suis spectatrice d'une scène : il y avait une vingtaine de personnes et deux vieilles dames qui étaient au centre ; elles se racontaient une histoire entre elles, mais elles parlaient tellement fort que tout le monde autour était en silence, tous apparemment en écoutant l'histoire, comme s'il s'agissait d'un compte, d'une fable ou d'une nouvelle.

Néanmoins, il y a certaines situations dans lesquelles le corps ne suffit pas. Les gens qui cherchent à être le plus loin possible des autres utilisent souvent leurs affaires pour créer une barrière physique. Cela fonctionne quand il y a des places disponibles dans le tramway ou dans le bus. Au fur et à mesure que le véhicule se remplit, ce type de personnes sont obligées- on peut l'apprécier dans leurs gestes- à mettre leurs affaires de côté pour ouvrir la place à ceux qui arrivent.

### *Temporalités*

L'expérience de déplacement est toujours différente en fonction du jour, du créneau horaire et de la période de l'année. Cette démarche d'exploration a été faite à différents moments



de la journée (ou la soirée), à des différents jours de la semaine, ainsi que dans la période scolaire et de vacances scolaires. On peut observer des différences remarquables.

J'ai pu constater que la période de vacances scolaires représente moins de mouvement (et de vie) dans l'espace-temps du bus. Se déplacer en bus ou en tramway un mardi vers 16h30 en période scolaire est vivre l'invasion des écoliers qui crient et passent leur temps à se taquiner entre eux. Ainsi, ceux qui ne sont pas écoliers se retrouvent poussés et confinés à un espace minuscule du bus. En revanche, la période de vacances scolaires est une période plus calme, où nous pouvons apprécier que les gens prennent le temps pour aller en ville et sortir en famille sans regarder l'heure toutes les cinq minutes.

En ce qui concerne le temps d'une journée, trois temporalités peuvent être définies pour le bus : le matin et les obligations, le soir et la rentrée chez soi, la nuit et la festivité.

Le matin est caractérisé par une espèce de tension calme et fragile. C'est là où l'on est le plus mobile, prêt à changer de rôle en allant au travail, à un RDV, ou à l'école. Le bus permet aux gens de se préparer, de se coiffer et de se maquiller, de lire le journal, de faire des améliorations à leur tenue, etc. Ceci est un temps individuel, une espèce d'introspection pour commencer la journée.

En ce qui concerne le soir, quand les gens rentrent chez eux, et surtout s'ils sont passés une bonne journée, ils sont souvent plus ouverts au monde. La journée accomplie, les personnes peuvent papoter dans le bus sans faire attention à leur coiffure ou à leur tenue. Nous pourrions dire que chez eux commence dans les transports en commun, quand ils savent qu'il reste peu de temps pour rentrer dans l'espace intime qui leur permet d'être eux-mêmes. Cela comprend les états de stress produits d'une longue et mauvaise journée.

À part ceux qui finissent tard leur travail, la nuit est souvent la scène de ceux qui sont allés au bar et qui rentrent en état d'ivresse. Cela donne lieu aux discussions philosophiques et idéologiques assez particulières, les gens parlent très fort et les débats sont engagés tout le long du trajet. Pour les gens qui ne sont pas dans le même état, une espèce de gêne semble s'installer dans leurs gestes. Il arrive également d'observer de situations gênantes et presque problématiques à cause de l'alcool. Le tramway est presque vide et des incivilités peuvent avoir lieu.

Or, cette temporalité change aussi en fonction du jour de la semaine. La nuit de dimanche, par exemple, n'est pas habitée par ceux qui rentrent du bar, mais plutôt par ceux qui arrivent de la gare après le week-end. Dans ce cas-là, l'ambiance dans les transports en commun est très silencieuse, les gens qui occupent l'espace-temps semblent être déjà chez eux, ils nous laissent son corps, mais son âme est déjà plus loin.

## 2. Quel rapport avec l'habiter de la mobilité ?

Le temps de déplacement, loin d'être un temps vide de signification sociale, est un temps où se croisent des réalités diverses. Du fait de son caractère « mobile » ou « éphémère », nous aurions tendance à dire que rien de ce qui se passe n'est important pour les individus. Or, d'après les observations menées, il s'agit d'un temps qui est directement lié à ce que nous sommes, à ce que nous avons appris depuis l'enfance et à ce que nous vivons au quotidien. Les transports en commun testent les représentations sociales des individus en même temps qu'ils les mettent à l'épreuve de la société telle qu'elle est : complexe, diverse, injuste, insaisissable. Ainsi, les usagers des transports en commun peuvent assumer souvent une position de défense pour éviter les autres, pour se protéger de ce qui les entoure.

Le rapport avec l'habiter de la mobilité réside précisément dans ce déploiement des pratiques dans des lieux inédits : les véhicules. Nous sommes capables de nous approprier le déplacement pour créer de la continuité, pour changer de rôle, pour faire de l'introspection, pour nous vider avant ou après un événement important. On les habite parce qu'ils font partie de ce quotidien qu'on s'invente tous les jours. Et cette invention est fortement influencée par des modèles de comportement, des orientations qui nous sont transmises tout le long de la vie, et qui peuvent évidemment évoluer.

## 3. Une approche réflexive

Pour mettre en place le protocole d'observation, il est indéniable que celui qui observe participe aussi à la scène. La première chose à laquelle je pense en montant avec mon cahier dans les transports en commun est : « et si je voyais quelqu'un un jour avec un cahier comme ça dans le tram ? Pourrais-je déterminer qu'elle n'est pas là pour aller d'un point A à un point B ? Pourrais-je imaginer que nous sommes tous son objectif ? »

Je ne pourrais pas répondre à ma question. Le fait d'observer et de prendre de notes peut passer inaperçu pour un nombre important d'usagers des transports en commun. De même, l'observateur –dans une démarche d'observation directe– fait en sorte de ne pas altérer la scène pour éviter des biais dans ses résultats. Or, ce n'est pas toujours évident de ne pas participer ou de faire la performance adéquate pour que les gens se sentent à l'aise dans leur environnement.

Un autre élément qui me semble important à soulever réside dans le type d'observation que nous pouvons faire en fonction de ce qui nous vivons également –non pas en tant qu'observateurs, mais plutôt en tant qu'humains– pendant ces moments d'observation. L'observateur peut également être dérangé/touché/concerné par ce qui se passe autour de lui dans

un véhicule, il peut certainement faire l'objet des interactions inattendues qui vont tomber plus ou moins bien selon son état de fatigue.

## Annexe 2. Retranscriptions entretiens auprès des usagers des transports en commun

### Retranscription Entretien N° 1

#### 1. Configuration de mobilité quotidienne

*J. Alors... est-ce que tu pourrais me parler de tes déplacements quotidiens ? En termes d'horaires et des modes de transport ?*

Alors le matin je pars à 7h de la maison en voiture, en temps normal hein? Parce que j'ai mes filles à gérer... je les amène chez la nounou... et je vais juste après sur la place du village il y a 2kms et après en voiture je rejoins la gare de Moirans... je sais pas je mets 20 minutes... 25 minutes en voiture... Moirans je prends le train, je rejoins la gare de Grenoble... à la gare je prends le tram A, je descends à la place de Verdun et après je vais à pied jusqu'au travail...voilà.... ça c'est l'aller et le retour c'est la même chose dans l'autre sens... sans le passage chez la nounou...

*J. Et combien de temps tu mets pour ce trajet ?*

1h aller... de porte à porte...

*J. tu dirais que t'es satisfaite de tes déplacements quotidiens ?*

Oui, parce que c'est pas désagréable de prendre le train, tu bouquine, c'est un temps de compression/décompression... c'est bien... des fois j'en ai un peu marre et de courir tout le temps, mais voilà ...

*J. Tu dois vraiment courir tout le temps ?*

Ben je suis tout le temps en train de quand même regarder les horaires... enfin bon, pas tout le temps, si je rate un train c'est pas grave parce qu'on en a un juste après... mais quand même j'essaie de pas en rater trop... je m'aperçois, je suis toujours sur les mêmes horaires à peu près... mais ça me fait quand même regarder la montre souvent...

*J. et ça te ... ?*

Des fois oui je peux partir vite en mi disant oh merde j'ai raté mon train ou voilà...

*J. Tu pourrais dire que tu as le choix dans les modes de déplacement que tu utilises ?*

Non... parce que c'est soit la voiture et je suis dans les bouchons et c'est impossible d'arriver au centre de Grenoble, soit c'est le train... alors j'ai le choix avec le bus, mais le bus c'est pas intéressant en termes de temps... non, j'ai pas le choix... là où j'habite j'ai pas le choix...

*J. Pour quelles raisons tu utilises les transports en commun ?*

Ben parce que j'habite à 40 km... et que c'est la seule solution pour venir sur Grenoble... c'est une problématique du temps de transport... de stationnement... et que je pense qu'économiquement c'est aussi plus intéressant... ben il y a une partie de l'employeur sur ton abonnement et t'as pas les frais de la voiture, plein de choses comme ça... j'en sais rien...

#### 2. Représentations du temps de déplacement

*J. Quand on parle du temps de déplacement... ça évoque quoi pour toi ? c'est du temps perdu ?*

Oh non, alors ...dans le quotidien c'est pas du temps perdu je te dis c'est une phase de compression/décompression, c'est un moment où, quand tu vas au boulot tu reprends tout tes dossier dans la tête tu te le remixes et tout ça et puis tu arrives t'es dispo... et quand tu repars tu te vide... tu arrives à la maison et t'es à peu près dispo... pas tout le temps hein ? il y a des fois du stress... et puis à la rigueur je peux lire dans le train... je peux même bosser dans le train si nécessairement et puis je lis... dans le train...donc c'est pas du temps perdu non...

*J. Pourrais-tu décrire les sensations que tu éprouves pendant les déplacements en transport en commun en termes de remplissage... quand le train, ou bon plutôt le tramway est rempli ?*

Ah si si, le train il peut être rempli, tu peux être debout sur tout le trajet... quand je le prends, mais parce qu'il y a des problèmes sur la ligne, parce qu'il y a un train qui a sauté et que...oui, je peux être debout sur tout le trajet... des fois tu peux être à côté des gens, tu es tout serré... ça arrête pas de papoter, tu peux pas lire, c'est un peu énervant... mais bon voilà... c'est la pratique des transports en commun de toute façon... et le tram ben pareil tu es serré, tout le temps... ben en heures de pointe des fois c'est énervant avec la ligne A parce que la ligne A ils mettent souvent de toutes petites rames, il mettent les anciennes rames... et ça c'est... arfff ça fait râler oui... (rires)

*J. Et le cas contraire ? quand il y a pas personne ?*

Ben c'est génial...t'es tranquille...

*J. si tu devais résumer tes déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

Au niveau de l'odeur c'est la sueur... (rires) ... une image... un son c'est le téléphone portable, tout le monde est avec son téléphone "blablalabala" c'est ça voilà...et une image... des gens qui courent...

*J. et justement par rapport à ce que tu disais qu'il y a des gens sur leurs téléphones portables, est-ce qu'il y a des interactions directes dans les transports en commun ?*

Non, il y a de moins en moins ça... de temps en temps, ouais, quand il y a des problématiques sur la ligne de train... les gens s'interpellent un peu, se regardent, mais autrement ils sont comme ça sur leur téléphone et surtout ne pas regarder l'autre, comme ça tu parles pas...

*J. et toi ça t'arrive de parler ?*

Moi je communique... de temps en temps... mais comme ça... mais pas toujours... on peut être très fermé dans les transports en commun... aussi...

*J. tu penses que c'est pour quelles raisons ?*

Tu as pas envie de communiquer avec les autres, tu t'isoles en fait...c'est des moments où t'as pas envie de parler... c'est un transport collectif, mais tu as pas forcément envie de parler à tout le monde quoi... c'est pas parce que c'est collectif que tu es disponible pour les autres...

*J. D'accord... et pour toi dans ton cas c'est comme ça ?*

Des fois oui, des fois non... des fois je suis disponible, des fois non... ça dépend qui et ça dépend comment on m'interpelle... en général, on me demande des choses et je suis ouverte hein ?

*J. Et il y a des gens qui arrivent juste comme ça pour discuter ?*

Il y a des gens qui ont des propos désagréables... tu as pas envie de leur répondre.. et il y a des gens qui ont des attitudes qui sont provoquantes et t'as pas envie d'aller vers eux... tu vois il y a des trucs comme ça...

*J. Il y a des trajets et des modes de transport que tu préfères ?*

Le train... il y plus d'espace... et j'aime le matin très tôt... c'est super agréable... dans le train ce qui est compliqué c'est quand il y a tous les vélos, mais bon en même temps je comprends complètement qu'il y ait des vélos dans le train...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*J. habituellement, tu fais quoi pendant le déplacement ? t'as dit tout à l'heure.. lire ... ?*

Je lis dans le train et je fais rien dans le tram... parce que j'ai pas assez de temps et j'aime pas m'interrompre comme ça d'être dans une ligne... et de lire... j'ai pas vraiment le temps de lire.. j'ai quoi ? quatre arrêts ... c'est pas suffisant...le train ... je regarde dehors aussi... j'apprécie bien...

*J. est-ce que ces activités que tu fais pendant le trajet changent en fonction du moment de la journée et du but du déplacement ?*

Ben là tu me parlais des trajets quotidiens donc pour moi c'est vraiment domicile-travail... et j'ai à peu près le même fonctionnement...

*J. Et il y a d'autres trajets où ça peut changer ?*

Ben après les autres trajets je les fais en voiture... de la maison pour amener les filles sur des activités etc, ben il y a pas des transports en commun chez nous à part les trans isère pour les collèges, etc... et pour l'école... mais il y a pas des lignes qui soient structurées pour nous ramener de là où on est ... après c'est en voiture... les courses, tout ça c'est en voiture...et je le fais mercredi (rires) ...

*J. si tu pouvais faire quelque chose d'autre pendant tes trajets en transport en commun, ça serait quoi ?*

Ben travailler...mais j'ai pas du tout envie (rires) ... c'est vraiment... j'ai un dossier et j'ai pas pu l'avancer donc je me dis je vais le lire, mais je arrête vite... je préfère le mode compression/décompression, du style lecture, voilà...

*J. est-ce qu'il y aurait des services qui permettraient d'améliorer ton temps de déplacement ?*

euh... euh... je pourrais prendre le vélo pour aller du boulot jusqu'à la gare...un une trottinette, par exemple, ça pourrait être quelque chose... bon c'est pas un service, mais j'y pense et je franchis pas le pas pour le moment... en fait je vois pas l'utilité sur toute l'année... en fait quand j'ai froid j'ai pas envie d'être sur un vélo ou une trottinette... des services... non, parce que les courses je les fais en dehors du temps de travail, .. euh... ben en fait le problème c'est que tout ce qu'on m'offre comme service c'est avec un smartphone aujourd'hui... et moi j'ai pas de smartphone, je suis pas quelqu'un de connecté... déjà... oui, je pourrais ces services là pour savoir quand est-ce qu'il y a le bus qui passe ici, pour aller prendre le bus et le train... mais j'ai pas envie d'être dépendante d'applications... surtout chez moi ça passe pas donc ... pas d'intérêt... les services ils passent essentiellement par ça aujourd'hui...

#### **4. Caractéristiques individuelles**

Femme, cadre, 53 ans

---

### **Retranscription Entretien N° 2**

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: Alors... on va parler du temps de déplacement en transport en commun... principalement, mais pas que... donc... d'abord j'aimerais que vous me parlez de vos déplacements quotidiens... en termes d'horaires, modes de transport, tout ce que vous voulez ...*

Ben moi je prends tout le temps le vélo... j'habite...je travaille pas loin de la maison donc ça fait à peu près 5 minutes tous les jours... et normalement s'il pleut, je prends le C1 jusqu'à la gare et après à la gare je prends le tram B qui m'amène jusqu'à l'arrêt Cea Cambridge...

*Question: Est-ce que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ?*

Moi normalement je prends le chemin du quai... je longe les quais après je fais un tour et j'arrive... mais si c'est possible parfois je prends le pont qui passe en dessus de la voie du train, mais maintenant c'est en réparation donc forcément je dois prendre les quais... donc c'est un peu embêtant...

*Question: diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de transport au quotidien ?*

Moi j'ai les deux options que j'ai déjà dit, normalement je préfère le vélo parce que c'est plus rapide et moi j'aime bien aller à vélo... c'est moins... c'est plus court et plus agréable...et c'est d'aller d'un endroit à l'autre sur Grenoble c'est facile... pour le vélo, donc je préfère...

*Question: et... quand vous prenez pas le vélo, pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

Oui quand on a fait du sport... c'est l'une des raisons... après s'il pleut, s'il faut aller très loin et que c'est pas faisable avec le vélo... si on est pressé... parfois c'est le cas... s'il faut aller jusqu'à, je sais pas, Saint Martin d'Hères, parfois, mais c'est rare...dans ce cas je préfère de prendre le tram parce que dans ce cas j'amène plein de choses dans le sac à dos donc ... et aussi quand je prends le tram ça me permet de lire ce que je dois dire... mais bon c'est rare, ça arrive pas souvent...

## 2. Représentations du temps de déplacement

*Question: quand on parle de temps de déplacement, ça évoque quoi pour vous ? c'est du temps perdu ?*

Pour moi c'est surtout un espace de détente... de ... pour lire, pour écouter de la musique...

*Question: pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant les déplacements en transport en commun ? par exemple, quand le bus ou le tramway est rempli ?*

Ben... ici ça arrive pas trop souvent de voir le tram blindé... mais c'est vrai qu'être dans un tram avec beaucoup de monde c'est embêtant... surtout quand tu compares avec Paris, où aller dans le métro c'est vraiment chiant donc... ouais... ben... mais bon ici quand ça arrive... c'est normal... ça me dérange pas plus que ça... moi je trouve que c'est normal... ça fait partie de la vie dans la ville donc... ouais...

*Question: Et au contraire... les sensations quand le tramway il est vide ou le bus ? c'est différent ?*

Ben oui c'est beaucoup mieux, parce qu'on peut s'asseoir, on peut... je sais pas... surtout s'asseoir, c'est important de s'asseoir !!! (rires), mais ... c'est mieux s'il y a pas trop de monde...

Mais les sens c'est ... en fait parfois quand j'utilise les transports en commun, j'utilise l'application tag&pass donc ça fait le même son que le tramway... après l'image c'est chaque fois qu'il y a dans les écrans un truc Instagram... il y a des gens qui mettent des photos et parfois c'est des photos vraiment bizarres (rires) ... ça et l'odeur c'est la transpiration...

*Question: il y a un trajet et un mode de transport que vous préférez ?*

Moi j'aime bien prendre le vélo et monter... en fait pour aller jusqu'au cea soit prendre le pont ou soit aller jusqu'à minatec, ben passer par le palais de justice et après aller jusqu'à minatec... après il faut monter et descendre donc la descente c'est la partie la plus cool du trajet...

## 3. Pratiques et valorisation du temps

*Question: habituellement que faites-vous pendant vos temps de déplacement en transport en commun ?*

Si je suis à vélo, normalement j'écoute de la musique, sinon parfois quand je prends le tram je profite pour appeler ma famille, parce que je le prends surtout le soir quand je rentre...donc normalement il y a pas trop de monde donc je profite pour appeler ma famille... c'est ça, mais surtout écouter de la musique...

*Question: est-ce que ces activités varient en fonction du moment de la journée et aussi du but du déplacement ?*

Oui, normalement si j'ai par exemple une réunion... et que je suis dans le tram... il faut surtout pas regarder les choses du travail, c'est un moment du calme, ... oui ça dépend...

*Question: et par rapport aux interactions qu'il y a dans les transports en commun... vous en pensez quoi ?*

Ben oui... ben normalement je vois pas trop d'interaction entre les gens... dans le tramway... mais je trouve que c'est bien parce que parfois t'utilises le temps pour être toi... pour faire des choses pour toi et non pas pour partager des choses avec les gens que tu connais pas forcément... je trouve que c'est bien... peut-être qu'après ça dépend aussi de la personnalité des gens... s'il y a des gens qui aiment bien parler avec des gens qu'ils connaissent pas... (rires)

*Question: Et justement, s'il y a des gens qui viennent vous parler, vous vous sentez comment ?*

Je crois que ça gêne un petit peu ça...

Moi normalement ça m'arrive pas souvent... en tout cas... pas quelqu'un de jeune qui vient me parler comme ça... mais bon en général même pas des personnes plus âgées... personne en fait (rires) peut être c'est aussi parce que je me montre pas trop pour parler... je suis dans mon coin, ... peut être...

*Question: si vous pouviez faire quelque chose d'autre dans le temps de déplacement, ça serait quoi ?*

Ben... peut être de lire un petit peu plus... mais c'est vrai que mes trajets sont vraiment courts... avant j'habitais un peu plus loin de mon boulot donc je faisais un peu plus de choses parce que j'avais ... je passais un peu plus de temps dans le réseau, mais... et parfois je prenais un bouquin... mais je passe pas trop de temps... ou avoir un peu plus de temps dans le trajet pour pouvoir lire peut être...

*Question: quand vous dites... "je parle pas trop avec les gens, etc" ça veut dire qu'il y a un enfermement ?*

Je pense que quand on prend le réseau de transport... on vient de finir la journée, on est fatigué et on a envie d'arriver à la maison... de se reposer... et c'est pareil le matin parce qu'on est .. il faut aller travailler... c'est une question de fatigue...

*Question : est-ce qu'il y a des services qui permettraient d'améliorer votre temps de déplacement dans les transports en commun ?*

J'utilise assez souvent les horaires disponibles sur l'application... peut-être s'il y a une application pour le smartphone... mais c'est vrai que si ça existe ça peut être utile... ou le c1... le but c'est de regarder l'horaires pour ne pas trop attendre dans l'arrêt parce c'est vrai que c'est pas trop cool... ou comme ce qu'ils ont fait à la SnCF, de donner des petites histoires... je trouve ça bien...

#### **4. Caractéristiques individuels**

Homme, cadre – profession intellectuelle, 27 ans

---

### **Retranscription Entretien N° 3**

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*J. Donc, pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ?*

En fait je me déplace beaucoup à vélo parce je fais une formation à alsace lorraine et j'habite à côté de Chavant donc pour moi c'est plus simple le vélo. Pour me garer avec la voiture c'est compliqué, alors c'est le vélo toute la journée.

*J. Et donc le bus, pourquoi bus prenez le bus ?*

Aujourd'hui parce que je suis en examen donc il y a beaucoup de choses à ramener donc c'est plus simple en bus

*J. D'accord, parfait. Ehhh... diriez-vous que vous êtes satisfaite de vos déplacements quotidiens ?*

Oui...

*J. Le vélo ... ?*

Oui je profite pour faire un peu de sport (rires) ... c'est pas beaucoup, mais c'est déjà quelque chose

*J. Diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de transport ?*

Oui, ben, de temps en temps je prends la voiture, de temps en temps je prends le bus et aussi le vélo.

*J. Donc, vous êtes pas contrainte par le système... ?*

Non

*J. Ok, parfait. Pour quelle raison utilisez-vous les transports en commun ?*

Quand je veux pas me casser la tête pour trouver des places pour garer avec ma voiture donc c'est plus simple... et... sinon je prends pas beaucoup le bus en fait, je me déplace vraiment avec mon vélo, avec la voiture plus le soir.

*J. D'accord, plus le soir. Donc ça dépend aussi de la journée.*

Oui, ça dépend.

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*J. Ehhhh... qu'évoque pour vous le temps de déplacement en transport en commun ? vous trouvez que c'est du temps perdu ou vous faites quelque chose ... ?*

Ça dépend, si j'ai besoin d'attendre longtemps dans l'arrêt, pour moi, ça me dérange parce que j'ai besoin de faire les choses plus rapide, donc quand je suis à vélo ou la voiture, c'est vraiment plus rapide... si je sais pas l'horaire auquel le bus va passer je préfère même pas attendre, je pars...

*J. Mais le temps que vous passez dans le bus... ?*

C'est toujours rapide.

*J. Mais c'est du temps perdu, vous croyez que vous perdez le temps ?*



Non, pour moi non, pour moi c'est tranquille. En fait, pour moi qui viens d'une grande ville, ici je reste pas beaucoup de temps dans le bus, c'est vraiment tout à côté, donc pour moi c'est normal, c'est pas une perte du temps vraiment.

*J. Vous profitez pour faire quoi dans le bus ?*

Pour regarder des choses sur internet, pour réviser de temps en temps...

*J. c'est ça le bus ?*

Oui, on y va ?

*J. Abhh... je cherche ma carte. Bonjour.*

*J. Alors... pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant vos déplacements en transport en commun, par exemple, quand le bus est vide comme dans ce cas-là? En montrant l'espace du bus.*

C'est plus confortable (rires), c'est plus tranquille, il y a pas beaucoup de personnes qui parlent.

*J. Et justement, quand le bus il est rempli ?*

Quand il est rempli c'est un peu... j'arrive pas trop à me poser si on est dans le bus (...incroyable à cause de l'ambiance de bus)

*J. D'accord... même pour une brésilienne ?*

Oui (rires), je commence à m'adapter à la France, je pense...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*J. Habituellement, que faites-vous pendant vos temps de déplacement en transport en commun ?*

Je révise... tout le temps... je suis en examen donc c'est réviser vraiment... j'ai besoin du temps pour réviser...

*J. D'accord, cette activité varie-elle selon le mode de transport, le moment de la journée et le but de déplacement ?*

Oui, parce que... en fait, pouvez-vous répéter la question parce que c'est quoi le but ?

*J. Ahm... par exemple, vous disiez que vous préférez de prendre la voiture le soir et le bus la journée... donc ça veut dire... ?*

Oui parce que le soir le bus prends un petit peu plus de temps pour passer... et ça dépende de... par exemple, à 10h, 11h, je pense pas qu'il y a tous les bus qui passent... (Incompréhensible)

*J. D'accord, ça c'est par rapport au moment de la journée.... Ehh, par exemple, le weekend ? c'est différent ?*

Ah non, je ne prends pas le bus le week-end. C'est trop du temps à attendre. (Rires)

*J. Que souhaiteriez-vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement ?*

Dans le bus ?

*J. Oui... Vous êtes là, vous trouvez qu'il faut changer quelque chose ?*

Uhhmm non... Si j'habitais un petit peu plus loin, peut-être dormir un petit peu... (rires) Comme je me lève trop tôt, quand je suis dans le bus j'ai vraiment envie de dormir, mais quand je révise pas, c'est compliqué (rires)

*J. D'accord. (Bruit de l'arrêt du Tram) Quels services permettraient d'améliorer votre temps de déplacement ?*

Quels services... Je sais pas...

*J. Vous avez un abonnement ?*

Avant oui, maintenant non... comme je fais ma formation à côté c'est pas la peine de prendre l'abonnement.

*J. Donc même si, par exemple, on change les sièges, on met des prises pour le téléphone... ?*

Les sièges sont bien confortables par rapport à d'où je viens (rires)

*J. D'accord, donc vous trouvez que le bus il est vraiment bien ?*

Oui, c'est bien je trouve, c'est bien .... Adapté aussi, par rapport aux personnes handicapées, au Brésil on voit pas ça... donc c'est vraiment... on n'a pas de problèmes par rapport au transport ici, donc c'est vraiment bien...

*J. Eh, justement vous trouvez que ça change par rapport à la culture brésilienne ?*

Beaucoup.

*J. Sur quoi ?*

La distance aussi (moment hésitation) ... ah, c'est de l'autre côté... parce que j'ai pris le C1 ?... ça c'est le C1 ou c'est le 2 ?

*J. C'est le C1*

Ah je l'ai raté, j'ai même pas regardé...

*J. Vous allez où ?*

A côté de Chavant... mais je reviens en Tram. En fait, je vois pas trop de difficulté par rapport au transport parce que les distances c'est court, c'est bien fait les bus, il y a beaucoup de choses dedans, c'est confortable, vraiment différent d'où je viens, tranquille...

*J. Et par rapport aux gens ? à l'interaction entre les gens ?*

Ils aiment pas ça ici (rires)

*J. et ça vous plait ?*

Non, mais maintenant je commence à accepter un petit peu plus... au début c'était un peu difficile parce que c'était un peu bizarre, les personnes se connaissent pas, elles disent pas bonjour, elles sont toujours avec le portable à regarder (incompréhensible à cause du bruit), elles se regardent pas en fait. Ça c'était un peu difficile pour moi au début, mais maintenant je m'adapte...

*J. Oui, c'est vrai que ça change... pour moi aussi ça change beaucoup...*

Ah beaucoup, j'étais vraiment... je pensais et j'ai dit « je vais jamais m'adapter » parce que pour moi c'est vraiment difficile, avant je parlais tout le temps, en fait on fait des amis en attendant le bus, ici non, on fait pas... ça existe pas ça...

*J. Et quand vous révisiez dans le bus, est-ce que c'est confortable ?*

Non, mais c'est le temps que je trouve pour réviser un petit peu quand je suis pas dans la maison... donc même si c'est vite fait c'est déjà quelque chose...

*J. Il faut profiter du temps. Vous faites une formation en quoi ?*

Oui, c'est ça. Esthétique.

*J. D'accord... Donc c'est...*

Donc c'est vraiment réviser la biologie, donc j'ai besoin du temps pour ça et maintenant je bouge pas trop, donc c'est le temps que je suis dans le bus ou dans le tram que je révise...

*J. Donc en ce moment vous prenez plus le vélo ?*

Oui, pour profiter du temps aussi hein ?

*J. Oh oui, l'hiver c'est plus compliqué...*

Ouais, mais même en hiver je commence à m'adapter, à prendre le vélo... ouais parce que c'est pas loin les choses ici...

*J. Sauf quand il neige...*

Oui, là c'est impossible, mais sinon on profite... le bon d'habiter ici à Grenoble c'est que c'est vraiment trop petit donc c'est tout à côté, donc c'est vite faite pour faire les trajets...

*J. Donc pour vous ça dépend vraiment de la ville en fait...*

Oui, c'est vraiment ça... c'est petit par rapport à la diversion... pour faire des choses dimanche qu'il y a rien... c'est tout fermé (rires), mais c'est triste, pour moi c'est triste, pour moi c'est vraiment triste, mais bon...

*J. On s'habitue hein ?*

Oui, c'est ça...

*J. Bon je crois que je vais vous laisser...*

Moi je vais essayer de prendre le bon bus (rires)

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, 35 ans, en réorientation professionnelle, brésilienne

## 1. Configuration de mobilité quotidienne

*Question: Donc en fait, euh, on va parler de mobilité, de déplacements quotidiens... est-ce que tu pourrais me parler justement, quels sont tes déplacements quotidiens ? en termes d'horaires et de modes de transport que tu utilises le plus ?*

Alors... à l'heure actuelle mon mode de transport principal c'est la voiture... en fait, en termes d'horaires, en ce moment je suis de 8h jusqu'à ce que j'en puisse plus dans la journée ce qui est la raison principale pour laquelle je prends la voiture, par exemple, aujourd'hui la BU ferme à 21h30, donc je partais bien à 21h30 quoi... à l'heure si je prends la voiture c'est parce qu'au niveau des transports en commun de Vercors jusqu'à Grand Place c'est vraiment pas pratique surtout en heure de pointe, après dès que j'ai des déplacements à faire en ville je prends le tram et quand je dois faire Vercors –centre-ville en général je prends le bus... le 17....

*Question: il y a une seule ligne ?*

Ouais

*Question: tu pourrais dire dans ce sens que tu es satisfaite de ces déplacements ?*

Non, euh, après je sais pas si c'est vraiment ton sujet, mais la ligne 17 le service est énormément dégradé depuis que je le prends... moi je le prends depuis le lycée donc ça fait dix ans et quand j'étais au lycée aux horaires de pointes il y avait toutes les 5 minutes et il mettait 20 minutes pour aller en ville et donc en fait avec tous les travaux, donc le nombre de 17 s'est réduit parce qu'il y a eu des directions qui ont été mises en place et le temps de transport s'est rallongé parce qu'il y a de plus en plus d'arrêts en fait en centre-ville... parce que le 1 a été remplacé par la tram, mais ils ont pas enlevé pour autant le nombre d'arrêts donc du coup c'est le 17 qui a fait le trajet du 1 qui était un omnibus et à l'heure actuelle le 17 n'ira plus jusqu'au centre-ville, mais uniquement jusqu'à Louise Michel sans doute... et du coup en fait s'est passé de, quand j'étais ado, on mettait ça m'est arrivé de mettre un quart d'heure pour aller en centre-ville quand il y avait pas de bouchon, à aujourd'hui où c'est minimum trois quarts d'heure en bus... donc non, je suis pas satisfaite... et clairement si le bus il prenait un quart d'heure pour aller en centre-ville je prendrais le bus pour aller sur le campus alors que là c'est juste pas faisable, ça me rajoute une demi-heure....

*Question: Quand tu dis dégradé c'est juste en termes du temps ? ou aussi matériellement ?*

Non, ça non, pas matériellement, c'est en termes de temps et de nombre de bus... mais par contre au niveau de matériel non, pas du tout...

*Question: d'accord... tu peux dire que t'as le choix dans les modes de transport que tu utilises ?*

Oui j'ai le permis et j'ai une voiture... donc c'est un choix pour les transports de chez moi en ville et après à l'intérieur de la ville... quand j'habitais en centre-ville j'avais un vélo et surtout quand je peux marcher, faire les choses à pied je le fais à pied... surtout quand je laisse la voiture, j'ai pas une carte de transport au mois donc je vais à pied quoi... c'est à taille humaine quand même Grenoble...en plus comme les transports en commun de Grenoble je les connais sur le bout des doigts depuis dix ans j'ai toujours le choix parce que je sais quels bus vont où et quels trams vont où et voilà... où je peux aller, à quel arrêt je peux aller, quel transport je peux prendre... voilà...

*Question: Tu les connais par cœur et tout ?*

Un peu moins depuis qu'il y a la ligne E et qu'ils ont tout changé... mais je connais quand même assez bien quoi...

*Question: Pour quelles raisons utiliser les transports en commun ?*

Tu as à pas à payer le parking, tu peux travailler dedans, si tu es fatigué tu peux te reposer alors que la voiture c'est pas du tout le cas... moi je sais que j'ai du mal en ce moment parce que je suis crevée et qu'il faut que je prenne la

voiture, j'ai besoin de bosser, j'ai besoin de me reposer et la voiture ... je peux ni dormir ni travailler quand je conduis quoi, (rires) ....

*Question: Euhm... mais ça veut dire qu'implicitement le choix est plus lié à prendre ou ne pas prendre la voiture ? dans le sens où les transports en commun vont toujours être liés à la voiture ...?*

Ben je fais référence aujourd'hui à la voiture parce que ça me soule de prendre la voiture, mais sinon... je sais pas ça marche dans les deux sens, il y a des fois où j'ai pas envie de prendre les transports en commun ... et des fois j'ai pas envie de prendre la voiture...

*Question: Dans tous les cas, les transports en commun ce n'est pas parce que c'est confortable ou parce que c'est pratique ?*

Si, je trouve ça pratique, mais la pratique je la relie au fait de pouvoir se reposer, travailler, Être tranquille... que ce soit par cher, en tout cas par rapport au prix de places de parking.... si je suis fatiguée et que j'ai pas envie de marcher je prends le transport... après ben.... en termes du temps pour moi c'est vraiment pas pratique...

## 2. Représentations du temps de déplacement

*Question: Là on va changer un peu de sujet... donc on va se mettre plus dans le temps de déplacement en transports en commun ...qu'évoque pour toi le temps de déplacement en transport en commun ?*

Honnêtement je dirais plutôt du repos... quand j'étais ado et du coup je prenais le bus tous les jours pour aller au lycée, ben je finissais ma nuit dans le bus... ben je sais pas pour moi le bus est cool parce que tu peux écouter de la musique, c'est tranquille... donc je dirais du repos, un moment tranquille, pareil quand j'habitais en centre-ville et que je prenais le tram pour aller sur le campus en général je m'endormais... (rires) ... ça dépend des mois, mais il y a eu une année où c'était très intense et je dormais systématiquement dans le tram...

*Question: et tu trouves que c'est un temps perdu ?*

Euh...ben ça dépend de ce que j'ai à faire et surtout si j'ai le choix de ne pas me déplacer... tu vois là je t'ai proposé de venir parce que pour moi c'était perdre du temps de passer une demi-heure à aller en ville et une demi-heure à revenir alors que je suis en train de travailler et je sais pas comment je vais m'en sortir quoi...

*Question: mais c'est par rapport aux activités qu'il y a ... c'est par rapport aux destinations en fait ?*

Ben oui c'est ça...voilà ... parce en général c'est du temps pour moi, d'être dans le bus quoi...pour le coup surtout en comparaison à la voiture... parce que quand tu conduis tu peux rien faire d'autre quoi... alors que quand t'es dans le bus tu peux lire, tu peux bosser, tu peux dormir tu vois....donc pour moi c'est pas une perte du temps surtout en comparaison à la voiture...

*Question: est-ce que tu pourrais décrire les sensations éprouvées pendant les déplacements en fonction par exemple, quand le tram ou le bus il est blindé du monde ?*

Alors... moi j'ai du mal avec le monde et pour le coup dans les transports en commun à la fois le bus qui en général il y a pas trop de monde et tram des fois je le prends à des heures où il y a personne ça me dérange pas... mais quand il y a du monde je me sens vite en insécurité, en tant que femme donc du coup euh.. après c'est vrai que finalement je me suis toujours bien débrouillé pour le tram parce que j'habitais quasiment au terminus d'une ligne....donc quand je le prenais le matin il était vide et le bus euh... j'étais très douée pour rentrer la première dans le bus quand il y avait du monde dans l'arrêt... donc c'est pareil, en général j'arrivais à me retrouver puis j'évite de me mettre à côté des gars quand je m'assoies ... parce que ça me fait sentir en insécurité ... donc du coup il y a ça comme sensation... quand il y a du monde je me sens pas hyper bien... après quand je suis dans mon coin qu'il y ait du monde ou pas ça ma change pas grande chose... même si je suis plus en alerte, ça m'arrive de regarder autour de moi, d'arrêter ma musique, mais de laisser mes écouteurs pour... s'il y a une situation qui me parait un peu bizarre ou de trucs comme ça je pense que je suis quand même vachement dans l'observation et dans l'attention quand je suis dans un transport en commun et qu'il y a du monde....

**Question: mais est-ce que ça c'est compatible avec le repos ?**

Ben ... assez ouais... déjà parce que ça dépend en fait... s'il y a pas de monde j'observe les gens qui montent, mais voilà c'est tout... s'il y a du monde c'est sur que je vais moins me reposer, mais ça m'arrive aussi juste les 5 premières minutes je suis en peu tendue puis il y a une personne et qu'elle s'assoit à côté de moi et c'est fini après je m'endors tranquille tu vois (rires)

**Question: D'accord.... uhm... est-ce qu'il y a une différence par rapport au moment de la journée ? je sais pas le soir...**

Non... pas spécialement je sais que.... ben je sais pas si c'est ce que tu veux dire, mais le soir tu as l'impression qu'il peut se passer quelque chose....

**Question: oui, c'est ça, comme tu disais que tu l'associais beaucoup au sentiment d'insécurité ...**

Ben non, pour moi c'est une question de genre parce que pour le coup le soir je suis aussi attentive que dans la journée en fait... euh... en plus quand je prends le tram tard c'est parce que je sors donc je suis avec quelqu'un donc du coup j'ai pas du tout ce problème là quoi...

**Question: et par exemple, tu disais tout à l'heure que tu faisais gaffe à être la première à rentrer dans le bus... pourquoi ?**

Il y a un peu les deux pour le coup... le repos et la sécurité... la première raison est que je voulais être assise (rires) voilà... donc du coup... c'est ça... après je sais pas dire pourquoi si c'est parce que après quand t'es debout t'es vraiment compressée entre les gens et j'aime pas du tout tu vois... et aussi parce que le bus j'aime ben t'es assise, t'es tranquille et tu peux faire d'autres choses et que si tu es debout ça marche pas quoi...

**Question: si tu devais résumer tes déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?**

Alors... en vrai je sais pas trop entre l'image et le son tu vois... mais c'est des trucs que je vois et que j'entends ou auxquels j'associe dans mon imagination ?

**Question: quand tu penses "transport en commun" quand tu dis tiens je vais prendre le tramway, le bus, ?**

L'image c'est un truc simple soit le tram, soit le bus, soit les bouchons parce que... il est souvent dans les bouchons le bus... (rires) ... euh... un son je dirais de la musique parce que j'écoute en général de la musique dans les transports... et une odeur, je sais pas, ça pu un peu... un truc qui pu... (rires)... en tout cas c'est pas positive, tu te dis oh ça sent la bière ou ça sent la pisse ... dans le pire des cas (rires)

**Question: il y a des trajets ou des modes de transport que tu préfères particulièrement ?**

Les trajets ? ... oui il y a des endroits en centre-ville, mais c'est à pied quoi... et notamment ... tout ce qui est vers mon ancien appart parce que ça me rappelle des souvenirs... après un trajet... oui c'est en voiture....c'est de prendre les routes qui sont un peu... d'éviter l'autoroute en fait par les routes qui sont un peu de montagne, mais pas trop quoi ... qui sont un peu plus tranquilles... il y a personne, t'as une superbe vue... voilà ça moi j'aime bien... après sinon... un mode de transport je trouve les trams confortables, mais les nouveaux pas les vieux parce que pour le coup... je prenais le B, c'était toujours les nouveaux ... il y a un seul B qui est vieux...

**Question: mais ça veut dire que tu préfères le tram au bus ? et à la voiture ?**

À la voiture, ça oui, parce la voiture... en fait j'ai...ça me soule, c'est associé à la liberté tu vois j'aime bien prendre les routes que je veux ...aller dans le sud... ça te donne une sensation que tu n'as pas du tout dans les bus... mais par contre, dans la vie de tous les jours la voiture ça me soule quoi... c'est fatigant, c'est du temps perdu, c'est lourd quoi... surtout cette année où je suis hyper fatiguée... donc je préfère le bus...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

**Question: à part la musique, que fais-tu pendant tes déplacements ?**

Alors... des fois je lis, surtout quand j'ai du boulot en retard et sinon regarder des gens... observer quoi...

**Question: et pourquoi observer des gens ?**

Ben parce que j'ai rien à faire...j'observe rien de spécial... je regarde quand ils montent, quand ils descendent, ou la façon dont ils sont habillés...

**Question: par exemple tout ça, ça change en fonction du motif de déplacement ?**

Non, pas trop... sauf si ... par exemple je vais à un exam... oui, tu vois, genre ou si je suis... mais sinon dans la vie de tous les jours, que ce soit pour aller au boulot, pour aller chez moi ... ou pour aller manger je fais la même chose... c'est juste mon niveau de fatigue qui change...

**Question: et... il y a des choses que tu aimerais pouvoir faire pendant les déplacements ?**

Dormir tout court (rires) ... non... en théorie je dirais bosser, mais concrètement je le ferais pas parce que c'est pas confortable et que j'arriverai pas à me concentrer... mais sinon je sais pas trop.... je suis pas très discuter avec les gens dans des contextes pareils parce que ça me dérange en général, c'est mon espace perso ...

**Question: c'est exactement ce que j'allais dire justement par rapport aux interactions... tu penses que... ?**

Ben de une, j'ai eu des mauvaises expériences... quand j'étais petite je m'étais retrouvée dans un bus pour aller à Marseille et j'étais coincée à côté d'un gars qui me parlait et qui était un peu déplace et que j'avais pas du tout envie qu'il me parle... euh donc ça c'était... je sais pas si c'est à cause de ça, mais les gens qui me parlent dans le transport j'aime pas ça quoi... et même les vieux ou quoi j'ai pas envie de leur parler j'ai envie d'être tranquille tu vois, j'ai mes écouteurs dans ma tête, je suis dans mon espace et euh du coup c'est vrai que j'ai en peu... pas trop quoi... sauf si c'est des gens que je connais ou s'il y a une situation particulière, mais ça dépend vraiment de mon humeur tu vois... je me sentirais mal si j'avais des interactions tout le temps dans le transport...

**Question: d'accord... mais en général il y en a pas beaucoup ?**

Non, pas beaucoup...sauf quand je suis avec des copines (rires) ... et même quand j'étais au lycée je prenais le bus avec une copine à moi et dans le bus on parlait 5 minutes et on écoutait notre musique parce qu'on avait envie d'être tranquilles avant d'arriver en cours quoi...quand on était au lycée on parlait, mais le bus c'était pas le moment pour ça quoi...

**Question: mais c'était en allant au lycée ? pas le contraire ?**

Ouais non, en rentrant on parlait un peu plus....quoique un peu ça dépend ... un petit peu plus, mais pas beaucoup... pour moi le bus c'est quand même associé à un moment tranquille et à soi tu vois, donc voilà...

**Question: est-ce qu'il y aurait des services qui pourraient améliorer ce temps-là, le temps de déplacement ?**

Des distributions de café gratos ouais pourquoi pas (rires) ... je sais pas, par exemple, d'avoir des livres en libre-service ou des bibliothèques où tu poses ton livre t'en prends un u des trucs comme ça, ça pourrait être sympa... mais en soi je peux pas te garantir que je l'utiliserai vraiment... tu vois... peut-être des prises pour recharger le portable, mais après on a accès à des prises assez facilement donc... des coussins... non je sais pas trop... des massages de tête pour dormir...

**Question: en tout cas c'est lié au repos non ?**

Après je sais pas s'il y avait des trucs genre un espace dans le tram qui était dédié à des discussions ou je sais pas par exemple des échanges de langue ou des trucs comme ça, ça pourrait être sympa... mais c'est pareil je sais pas ... il faudrait que je sois de bonne humeur pour en profiter quoi...

**Question: là on parle beaucoup de déplacements quotidiens, mais est-ce qu'il y a d'autres déplacements que tu fais et qui changent du coup le rapport que tu as à ce temps de déplacement ?**

Ben alors... si c'est par exemple lié au voyage, ... vraiment ça dépend ce que je vais faire.... de manière générale j'aime bien l'idée de me reposer sauf quand je suis avec des gens que je connais, c'est pas du tout la même chose... si je sors le soir et que je prends le bus, mais déjà en général quand je sors le soir je vais plutôt à pied, mais si je prends le bus ou le tram t'es en groupe ou t'es avec des copines, t'es dans une ambiance où t'es déjà en pré-soirée

quoi... (rires) ... ah... des cendriers... ah mais non, c'est vrai qu'on fume pas dans le tram... mais non, sauf si je connais déjà les gens, j'aime me reposer... pour moi c'est associé au plaisir ... j'ai pas besoin de faire d'autres choses pour me mettre dans l'ambiance.

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, étudiante master, 24 ans

---

### Retranscription Entretien N° 5

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: Alors... pour commencer j'aimerais que tu me parles de tes déplacements quotidiens ?*

R1: alors quotidien c'est de chez moi à mon travail... j'habite vers Chavant et mon travail c'est sur le Campus de Saint Martin d'Hères... euh... et après trajet suivant que je fais c'est en centre-ville... faire les magasins voilà... je vais souvent du côté de Saint Bruno pour aller à la piscine... et voilà c'est à peu près ça... ou des fois à la gare quand je voyage....

*Question: et quels modes de déplacement tu utilises ?*

R1: soit vélo, soit le tram...

*Question: et tu mets combien de temps maximum ?*

R1: maximum c'est 20 minutes... 20-25 minutes, mais c'est ...souvent quand je prends le tram ben du coup les plus longs trajets... c'est pour aller à la gare par exemple, là c'est 25 minutes, mais sinon pour aller à mon boulot c'est 10-15 minutes...

*Question: et ça veut dire que ça fait à peu près 50 minutes pour la journée ?*

R1: oui... grand max...

*Question: tu pourrais dire que tu es satisfaite de ces déplacements quotidiens ?*

R1: oui parce que du coup déjà la plupart des trajets j'ai mon vélo ... mais du coup je suis contente le matin de faire un peu de vélo, etc... et si je prends le tram euh...c'est pas long en fait et donc j'ai l'impression que je peux aller n'importe où dans la ville... en moins de 20 minutes et ça me paraît pas hyper long... comme à peut l'être à Paris où tu peux mettre 50 minutes pour aller au boulot ...

*Question: et en termes de confort ?*

R1: pareil... le confort... je dirais que ça va sauf si ... après je commence plus tard, vers 9h - 9h30, mais si commençais à 8h pour aller sur le campus en tram c'est... l'horreur....tu as tous les étudiants... tu arrives le matin et t'es un peu énervée parce que tu as tout le monde qui t'a serré dans le tram c et que tu as passé 10 minutes à dire "pardon, pardon je veux sortir" euh du coup pour ça je dirais que le confort les heures de pointe c'est quand même pas fou... mais après là par exemple, je prends le tram, vers 8h et il y pas grand monde... ça va

*Question: et le vélo ? il est confortable ?*

R1: mon vélo il est confortable oui (rires) ... ben je trouve que Grenoble est quand même bien aménagée pour les vélos... avant j'utilisais pas forcément ça, mais vu que je suis allée à Dijon et qu'il y a une piste cyclable et que c'est totalement scandaleux et puis il y a pas d'endroits pour attacher son vélo, du coup je trouve que c'est quand même bien aménagée...

*Question: tu pourrais dire que tu as le choix dans les modes de transport que tu utilises ?*

R1: uhmmm je dirais oui quand même... le tram... les buses même si je les prends pas... (rires) parce que je connais pas les trajets en bus, mais bon je sais que je peux prendre le bus, le tram, le vélo... et puis si j'ai un problème avec mon vélo je peux prendre un métro-vélo du coup ça c'est bien aussi.... je trouve que ça dépanne si par exemple t'es

en stage un mois tu as pas besoin d'aller acheter un vélo ou d'aller prendre un vélo quelque part....ça je trouve c'est cool !

*Question: pour quelles raisons utiliser les transports en commun ?*

R1: euh.... c'est soit c'est des longues distances, ou si par exemple, c'est un peu con, mais si je dois aller à un entretien ou un rdv ben voilà j'arrive pas avec mon vélo à moitié transpirante et puis si je suis en jupe, par exemple, voilà... et par mauvais temps j'utilise les transports en commun... mais sinon ouais les longues distances...

*Question: c'est quoi une longue distance, pour toi ?*

R1: plus de 25 -30 minutes à vélo ben là je vais prendre le tram...

## **2. Représentations du temps de déplacement**

*Question: donc là on va changer un peu de sujet... et on va parler plutôt du temps de déplacement dans les transports en commun.... quand t'es dans le tram ou dans le bus.... qu'évoque pour toi le temps de déplacement ? quand on te dit temps de déplacement...?*

R1: pour moi c'est 15-20 minutes mon trajet...

*Question: tu penses que c'est du temps perdu ?*

R1: je dirais pas que c'est du temps perdu parce qu'on peut faire autre chose dans les transports en commun, .... euh lire...écouter de la musique, regarder les infos... voilà... après par exemple, si je dois faire 50 minutes dans les transports en commun là ça deviendra du temps perdu, mais comme c'est court non, c'est pas perdu...

*Question: par exemple quand le bus, ou le tramway il est blindé... quelles sont les sensations que tu éprouves ?*

R1: euh... je dirais de l'agacement... euh... pas de l'angoisse, mais j'aime pas trop quand il y a beaucoup de foule en fait... je suis pas hyper à l'aise...

*Question: pourquoi ?*

R1: ben on est tous serrés, je me dis en fait, c'est un peu parano, mais je me dis si le tram il est bloqué tu as peur de pas pouvoir respirer, mais du coup j'aime pas trop... du coup ouais l'agacement, mais le matin par exemple il y a plein de foule et personne enlève son sac sur le dos ou les gens sont pas hyper polis entre eux... du coup t'es là bon ben oui il y a du monde, c'est comme ça, c'est le matin... (rires) tu sors du tram et tu es déjà un peu énervée ... bon la journée commence bien...

*Question: donc si j'ai bien compris il y a un sentiment de rage aussi ?*

R1: ouais un peu...

*Question: et par exemple par rapport au moment de la journée ? tu éprouves des sensations différentes ? quand tu vas en soirée par exemple et que tu prends le tramway ?*

R1: euh... ben... donc en fait les heures de pointe c'est à peu près le même sentiment même si c'est le soir quand c'est 5 ou 6h revenant du Campus ou .... c'est pas ...c'est un peu agacement je dirais aussi.... mais c'est la fin de la journée du coup t'es fatiguée donc je pense que tu laisses faire alors que le matin où t'es hyper dynamique voilà... et après j'avoue que si je dois rentrer d'une soirée ou des fois tu rentres de la gare un peu tard, il y a personne dans le tram ou 2-3 personnes... je me sens pas hyper à l'aise... parce que je sais pas s'il y a des gars un peu bourrés j'ai pas trop envie qu'ils viennent me parler... et limite je préférerais d'être sur mon vélo en fait... et tracer....

*Question: et est-ce qu'il y a des sensations positives qui t'arrivent des fois .... ?*

R1: si je croise quelqu'un dans le tram que je connais et tout et que par exemple ça fait longtemps que je l'ai pas vu oui c'est cool... après positives... non, peut-être pas à ce point-là...neutre... pas spécialement positives... (rires)

*Question: si tu devais résumer tes déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: une image... ben du coup ça serait l'image du tram vert avec l'espèce de mousse moquette sur les fauteuils... je sais pas parce que c'est un peu le premier transport en commun que j'ai pris parce qu'avant j'habitais à la campagne du coup c'était soit vraiment des buses, soit mes parents qui m'apportaient en voiture... du coup quand je suis arrivée



en ville ben je prenais le tram...une odeur... euhm... peut-être le gars qui arrive trop bourré à côté de toi... mais de manière générale je trouve qu'il y a pas forcément d'odeur dans le tram comparé au métro ou tu as un peu une odeur particulière ou... là je trouve que le tram ça va et... le bruit c'est le "priing priing" ou alors c'est le "Hubert Dubedout - maison du tourisme" (rires) ... cette voie elle marque...

*Question: il y a des trajets et des modes de transport que tu préfères ?*

R1: uhhh... j'aime bien passer en centre-ville... il y a du monde etc... euh... après sur le campus c'est aussi beau, mais vu que pour moi c'est associé au boulot ou avant aux études et que je l'ai fait beaucoup de fois, c'est un trajet plus quotidien alors que quand je vais en ville ben du coup je passe par... si ben Verdun préfecture j'aime bien passer par là parce que la place est belle et j'ai pas forcément l'occasion d'aller à pied....

*Question: donc c'est important pour toi de regarder ce qu'il y a autour de toi ?*

R1: bon après j'avoue que comme tout le monde je suis souvent sur mon portable ou en train de lire... mais si je regarde j'aime bien quand même...

*Question: mais si on dit par exemple, tramway - vélo... tu préfères ?*

R1: je préfère le vélo... (rires)

*Question: pourquoi ?*

R1: euh...déjà c'est plus rapide je trouve... j'ai l'impression que c'est le sport de la journée donc c'est bien et puis ben il y a pas le monde le matin ou ... moi je sais que si je crève j'arriverais en retard, mais ça devient de ma faute entre guillemets... alors que là si le tram il est bloqué ben ça va m'agacer ou s'il y a plein de monde, que c'est blindé dans le tram... alors que ben si j'ai mon vélo ben je sais pas je trouve que c'est bucolique et j'aime bien... j'aime bien le paysage...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*Question: là on va changer de sujet... on va parler de ... ce que tu fais pendant ton temps de déplacement en transport en commun... du coup est-ce que tu peux me dire plus précisément ce que tu fais... tu disais tout à l'heure, par exemple, lire... ?*

R1: ben vu que mon trajet il est court je lis pas forcément... euh et si je suis pas assise ben je lis pas parce que c'est pas agréable, mais sinon j'ai toujours un bouquin sur moi ou alors je suis sur mon portable et généralement le matin je réponds à mon copain... du coup j'écris des sms ... du coup je sais que... on sait qu'il m'attend donc je sais que j'ai pas besoin de lui écrire au petit-déj je me dis là je vais prendre le tram je lui écris dans le tram... ou alors j'écoute aussi la radio, je mets mes écouteurs et j'écoute ....

*Question: et ... bon là c'est plutôt domicile-travail ... si le motif de déplacement change, tu vas changer d'activité aussi ?*

R1: je vais pas lire... je pense... si... je pense que je vais pas lire parce que par exemple je sais que quand le trajet je l'ai en tête, je sais qu'après Clinique Belledonne je m'arrête donc oui je sais quand fermer mon livre .. et je sais que je vais sortir à l'arrêt d'après... si je vais en ville ben du coup je pense que.. ben si j'ai de la musique sur les oreilles voilà, mais sinon je suis sur mon portable un petit peu, mais si je change de trajet non, je pense que je serai plus attentive au trajet que je fais ou à l'extérieur...

*Question: par rapport à l'interaction sociale...*

R1: ben c'est clair que c'est pas ... moi je trouve ça un peu déprimant d'ailleurs ... on est tous sur nos portables la tête baissée et on se parle pas trop... c'est... ouais c'est un peu triste alors qu'on pourrait se dire dans le tram on pourrait discuter... moi par exemple, l'anecdote j'avais... j'organisais une soirée dans le cadre de mon service civique et le thème c'était "horror party" et du coup je suis allée chercher de la décoration à Échirolles... et du coup je suis revenue avec une pierre tombale en polystyrène, une pot et j'avais plein de crânes dans les mains et du coup j'étais

hyper chargée (rires) et c'était au mois du février donc pas du tout Halloween (rires) ... et là il y a quelqu'un qui me dit "ah là soit il y a un décalage de temporalités, soit vous allez faire un truc dans un cimetière, mais..." et du coup, là on a commencé à discuter pendant tout le trajet, justement il était un peu long, ben du coup c'était sympa de discuter avec la personne d'à côté ... mais effectivement si j'avais été sur mon portable il serait pas venu discuter avec moi et du coup je trouve ça un peu dommage, mais bon je pense que c'est dans l'aire du temps... la modernité voilà...

*Question: et justement, tu considères que tu es ouverte aux interactions... je veux dire s'il y a des gens qui arrivent et qui veulent parler avec toi ?*

R1: oui, je suis pas de nature hyper timide, je suis plutôt sociale... du coup s'il y a des gens qui viennent me parler je leur réponds... ouais...

*Question: est-ce que tu arrives à provoquer de l'interaction, de la discussion ?*

R1: uhmmm ouais non, c'est par forcément moi qui va aller faire le premier pas, mais si on me parle ben je vais répondre...

*Question: et pourquoi ne pas prendre l'initiative ? si tu dis que c'est dommage le contraire ?*

R1: moi je pense que c'est dans ma vie en général, c'est pas moi... par exemple dans une soirée c'est pas moi qui va aller discuter avec les gens... c'est une espèce de réserve... après par exemple, s'il y a des enfants et qu'il est en face de moi ben je vais m'amuser avec l'enfant et voilà... mais sinon c'est pas moi qui vais...

*Question: si tu pouvais faire quelque chose d'autre dans le temps de déplacement, ça serait quoi ?*

R1: euh... je ne sais pas ! ... non j'avoue que je sais pas parce que du coup pour moi c'est vraiment lié à .. ben c'est un peu un temps qu'on s'accorde... avant de commencer la journée... j'avoue que je sais pas...

*Question: est-ce qu'il y a des services qui permettraient d'améliorer ton temps de déplacement en transports en commun ?*

R1: un masseur de pieds... (rires) ben non je sais pas parce que c'est pas comme le train où par exemple s'il y a pas des toilettes ou s'il y a pas un endroit pour se restaurer ça peut-être pénible ou s'il y a pas des prises pour les ordi... vu qu'on fait un trajet de quatre heures... mais là vu que le tram surtout sur Grenoble c'est des petits trajets ben c'est pas un truc...

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, 24 ans, employée

---

### **Retranscription Entretien N° 6**

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*J. Entonces... es una entrevista corta... vamos a hablar de cómo vives tus desplazamientos en Grenoble... podrías contarme cuáles son tus trayectos diarios ¿ qué horarios y qué modos de transporte utilizas?*

Eh... yo vivo en la residencia Condillac que queda sobre el campus Saint Martin d'Herès y normalmente cojo la línea C del tramway que me lleva hasta Chavant y allá debo cambiar para la línea A que me lleva hasta ... se me olvidé el nombre... ehm...deux arrêts après la MC2... la Bruyère... el desplazamiento dura aproximadamente en mi tiempo...lo que yo utilizo normalmente, yo sé que debo contar al menos con 40 minutos... aunque cuando cambio del C al A no tengo problemas... eh... media hora es muy cortico el tiempo, es muy limitado... entonces yo sé que es mínimo 40 minutos para desplazarme desde Condillac en el campus Saint Martin d'Herès...hasta la Villeneuve. Ese es más o menos mi desplazamiento.

*J. Una pregunta... cuando dices que son 40 minutos... es desde que sales de tu casa?*

Desde que estoy parado en l'arrêt de Tramway en Condillac...

*J. o sea que a eso le sumamos un poco más... o no?*

Desde que salgo de mi casa hasta l'arrêt es cerquita... son cinco minutos, entonces aproximadamente serían 45 minutos todo el desplazamiento desde la puerta de mi casa hasta la Bruyère.

**J. Ok. Y ese es tu único trayecto ¿?**

No, entonces ese lo hago por lo menos cinco veces por semana, ida y regreso. Otras veces, cuando trabajo en un colegio que se llama Malherbe eh... puedo coger el bus para ir hasta la residencia... la línea... se me olvidó el nombre de la línea... Tengo dos opciones, voy a Malherbe... me desplazo a pie, voy a la escuela tres días por semana...y cuando salgo, más o menos a las 6 o 6 y media de la tarde... tengo dos opciones.. el bus para regresar hasta Condillac sobre el campus... el bus pasa diagonal a la escuela o cojo el tramway en Malherbe, voy hasta Chavant y luego me desplazo hasta Condillac. La línea A hasta Chavant y luego la línea C hasta Condillac. Esos son los trayectos que yo hago más seguido... entre 5 y 10 veces por semana.... Mi casa, la universidad y donde yo trabajo... Y por lo menos una vez o dos veces al mes... en Condillac también cojo el tren o el tramway para ir a la gare... ese trayecto se demora 50 minutos... porque pues para mucho y pasa por la Tronche, el hospital y Victor Hugo... todo eso... Y tengo dos opciones, depende de donde coja el tren... la gare principal de Grenoble o la que queda en Saint Martin d'Herès.

**J. Una pregunta... tú dijiste que para ir a trabajar podías escoger entre el bus y el tramway. Normalmente cuál prefieres?**

Prefiero... eso depende del horario... prefiero el tramway... porque el bus cuando está muy congestionado y que salen los pelados de los colegios, eh... he tenido momento muy incómodos, son muy gamines, entonces hay mucha gente en el bus... le tiran cosas al bus... me ha pasado dos veces... o se monta mucha mucha mucha gente en el bus... como que a veces uno está muy limitado... entonces me siento más cómodo en el tramway pues que si uno está incómodo se puede mover más fácil... y porque si el bus me deja... digamos que la parada no es la misma... la parada de bus y la parada de tramway osea tengo que ir a otro punto... me tengo que desplazar... y si el bus me deja, el próximo se demora aproximadamente 20 minutos... en cambio el tramway se demora entre 5 u 8 minutos... entonces depende de las horas... te quiero decir que si es hora pico...entre las 3 45 y 4 15 prefiero el tramway... pero si es muy temprano, con buen tiempo, prefiero el bus... que llega sin problema... la gente lo coge pero pues normal... pero realmente prefiero el tramway... no sé, lo encuentro más cómodo...

**J. Y podrías decir que estás satisfecho de los trayectos que haces diariamente? El tiempo que esperas ¿ el tiempo que pasas, el trayecto?**

Los trayectos que hago diariamente me parecen cómodos... al principio cuando llegué a Grenoble estaba sorprendido porque pues porque tenía que cambiar de tramway en Chavant que es un punto importante... me parece que Chavant es un arrêt muy ... importante... en los trayectos que tengo que hacer me parece cómodo, me parece que no tengo que esperar mucho tiempo, me parece que el transporte, en lo que a mí me toca utilizarlo, es efectivo... pero me parece que por ejemplo en arrêts como Chavant me siento inseguro... que es un punto importante, me parece un punto importante del tramway... siempre que me bajo en Chavant siento que puede pasar algo... he visto cosas también cuando estoy tarde... no sé, no me gusta mucho cambiar ahí, no sé siento como cierto respeto por esa parada. Me parece que es muy pequeña... entonces yo sé que esto no tiene que ver mucho con el tramway como tal pero con el desplazamiento sí... y es una parada que me parece mal diseñada en el tema de espacio, hay momentos que con cruciales cuando son horas pico y es súper incómodo para uno bajarse y después cambiar... yo he visto mucha gente a la que le toca atravesar, bajarse del A y tomar el C o viceversa... en esos momentos es crucial porque hay mucha gente que hace los cambios y como te digo me parece muy mal diseñada para el flujo de gente que la use, que cambia de tramway...

**J. Crees que tienes el poder de decisión en el modo de transporte que utilizas o lo utilizas como restringido porque tienes que hacerlo ¿?**

Pues... digamos si hablamos de desplazarme a pie, en bicicleta, en carro o en tramway... yo digo que en Grenoble tengo opciones... me refiero a que podría ser en bicicleta pero el trayecto siempre es largo y no me gusta llegar ni cansado ni sudado a clase, entonces prefiero tomar el tramway.... No me siento restringido, siento que puedo ser libre para usar cualquier modo, pero a pie es muy largo el desplazamiento...sería aproximadamente una hora, una hora y media entonces no puedo, pero no me siento restringido para nada, siento que podría utilizar diferentes ... otros medios de transporte diferentes, como la bicicleta pero no me gusta...

**J. Y cuáles razones te motivan a utilizar el transporte público?**

Las razones... bueno, una que es muy importante porque uno es estudiante y digamos que el salario del trabajo no es profesional y es normal... es el precio... para estudiantes. Entonces en el caso mío, a mí me dan cierta tarifa Caf que me beneficia, eso me parece clave porque puedo usar el transporte de manera ilimitada con una tarifa que es baja entonces pues eso juega mucho en la elección. El tema de la bicicleta, es una opción pero siempre pienso en eso, en no llegar cansado, en accidentes, me gusta la bicicleta para hacer deporte pero no para desplazarme... entonces no, me parece el tramway una buena opción en el precio... esa es la razón por la que lo uso... y porque lo encuentro eficiente y rápido... me han pasado algunos problemas pero no son muchos ... cuando el tramway se para... pienso que han sido contados los casos, pero me ha pasado dos veces que no hay suficiente información de cambios que van a hacer, digamos que una vez me pasó con la línea B... era tarde, pero no tan tarde, digamos las 11 de la noche y la línea solamente funcionaba hasta ... cerca de Victor Hugo... no andaba más... no llegaba ni siquiera al hospital... estuvo bloqueado, pero eso fue programado, pero no estuvo como bien avisado.... Y otras veces sí ha estado programado lo que dicen, anuncian, hay avisos en las paradas, hay avisos en el tramway... pienso que es muy desaprovechada la información que publican a veces en las pantallas... me gustaría como aprovechar más el tiempo en esas pantallas y a veces son muy repetidas... entonces es la foto de alguien que participó en un concurso de Instagram o de no sé qué y la misma foto un montón de veces... (risas)... deberían poner información más interesante, o noticias de cosas que están pasando en el día... o como te digo, hay eventos importantes del sistema que pueden fallar y parar, y yo eso nunca lo he visto publicado en las pantallas...

***J. Pero a pesar de todo eso, el transporte público lo utilizas porque es más eficiente y más cómodo que la bicicleta?***  
En mi caso sí, porque mis desplazamientos son de aproximadamente una hora a pie y en bicicleta 40 minutos, lo encuentro más cómodo... para mí que quiero llegar no tan cansado y eso... pienso que sí es más eficiente... en términos de mi desplazamiento que es largo, más práctico que la bicicleta... y más práctico que el carro también... porque no tengo carro, pero si tuviera carro no iría a la universidad en carro para nada... también utilizaría el tramway...

## **2. Représentations du temps de déplacement**

***J. Ahora mientras te desplazas de un lugar a otro... qué evoca para ti el tiempo del trayecto en el transporte público ¿crees que es un tiempo que pierdes en tu día, en tu vida... o crees que es un tiempo que puedes aprovechar?***

Ah... Cuando estoy de afán, siento que es un tiempo que pierdo... pero eso es como normal... pero normalmente yo disfruto ... disfruto viendo lo que pasa afuera, disfruto viendo la gente que se monta, como te digo hasta disfruto viendo las pantallas cuando publican información que a veces veo que esa información no es tan interesante... entonces yo siento que es un tiempo que uno podría disfrutar mucho... con... a veces la publicidad que marcan grande en el tramway por fuera, eso y las pantallas podrían ser espacios mejor aprovechados de una manera cultural que nunca me ha tocado... y cuando hablo de cultura no me refiero solamente al señor que se sube de manera medio ilícita a tocar guitarra o algo así sino que pienso que es un tiempo que se podría efectivamente aprovechar... porque cuarenta minutos todos los días en el tramway y 40 en el regreso... es... una hora y veinte minutos, es hartito... entonces solamente siento que pierdo tiempo cuando estoy de afán... pero eso es normal, la mayoría de veces siento que puedo aprovechar... personalmente para disfrutar... para ver lo que pasa afuera, para ver lo que publican, para estar atento a lo que pasa adentro... una hora y veinte es muchísimo por día...

J. y por qué crees que cuando estás de afán es tiempo perdido ¿?

Porque yo estoy pensando solamente en llegar... y como no estoy tan cerca de mi destinación, siento que el cambio en Chavant, cuando pierdo el tram y tengo que esperar otro cinco minutos más... siento que es mucho tiempo... y no es que yo lo siento... relativamente es hartito...son 40 minutos... pero eso me pasa una o dos veces por semana... que estoy apurado...porque el tramway para mucho.. hay muchas paradas... yo lo veo sobre todo como algo bueno porque la gente se sirve de eso... entonces es eso... para mucho, para, arranca...para arranca... el A que desde chavant hasta la bruyère para muchas veces... pero solamente en esos momentos que siento que pierdo el tiempo....

***J. Podrías describir las sensaciones que experimentas durante el trayecto en transporte público según la cantidad de personas que hay, si es de día o de noche, y si estás por ejemplo en un trayecto normal de ir de tu casa al trabajo y un trayecto que es más de ... loisir ¿?***

Mmm bueno... de día si hay mucha gente, me siento estresado... me estresa que haya tanta gente que me estripe, que uno está sentado y la gente le pasa por encima o que uno está parado y no tiene a veces ni dónde acomodarse bien... me siento estresado, siento calor así estemos en invierno, me siento incómodo... si no hay tanta gente... o sea si estoy parado o sentado pero que puedo caminar de un pasillo al otro en el tramway... todo eso... me siento sobre todo bien, siento que respiro tranquilo, que veo por las ventanas, que veo lo que publican en las pantallas... entonces... tampoco puedo decir que es una sensación super agradable pero no me siento mal, me siento tranquilo, me siento bien, siento simplemente que está comenzando el día y que puedo disfrutar de cosas que pasan alrededor... Cuando no hay nadie, nadie, nadie en el tramway, nadie, nadie absolutamente nadie .. cuando es muy tarde en la noche o los fines de semana a veces, cuando no hay absolutamente nadie tampoco me gusta... me siento solo entonces en ese momento la sensación puede ser un poquito de inseguridad... en esos momentos cuando está muy solo...

R1: cuando voy al trabajo, voy pensando en que tengo que ir a trabajar entonces le verdad así disfrute no pienso mucho en lo que está pasando en el tramway, pero sigo siendo observador... y cuando es por placer parecido, así sea por diversión yo pienso en lo que va a pasar, que me voy a encontrar con alguien en tal parte o en tal otra, en ese caso soy menos afanado, pero lo mismo, yo siempre trato de mirar a mi alrededor, que la gente que se sube será que necesita ayuda, si yo puedo... no sé , si me bajé en l'arrêt que no era, cosas así... entonces estoy más atento a lo que pasa a mi alrededor...normalmente yo puedo decir... en lo que conozco de la ciudad que ya llevo aproximadamente diez meses, es un sistema que yo podría disfrutar, y conozco otros sistemas de transporte en Francia, en otras ciudades...

*Question: si pudieras resumir tus trayectos cotidianos en una imagen, un sonido o un olor, cuáles serían?*

R1: una imagen... mmm... yo lo definiría como un sitio que es intermedio para mí ..un sitio entre el estadio y el parc paul mistral, entonces yo siempre veo ese sitio como central para mí, una imagen sería eso... un parque o el estadio, o sea gente haciendo deporte, gente moviéndose, esa sería como una imagen que yo tengo en la cabeza... es un punto intermedio o de referencia...

R1: un sonido eh... voces de gente que habla, estudiantes sobre todo porque los trayectos que tomo sobre todo son estudiantes, entonces gente que habla y que discute sobre lo que va a pasar, sobre el control que tienen, sobre lo que van a hacer el fin de semana, entonces gente que discute, sonidos, voces...

R1: y ... un olor , no tengo ninguno que se me venga a la cabeza.. no tengo ninguna presente...

*Question: prefieres entonces el tramway como modo de transporte*

R1: si, porque aunque Grenoble es una ciudad que está bien adaptada para la bicicleta, yo me siento más tranquilo, yo siento que llevo tranquilo, llevo cómodo, no llevo sudado, puedo evitar accidentes que pueden pasar, puedo evitar no mojarme si empieza a llover...no tener tanto calor si hace mucho calor, no tener frío si hace mucho frío, entonces son cosas normales de la bicicleta, pero en mi caso prefiero la bicicleta para hacer deporte que para estarme desplazando de un lado al otro...y n soy tampoco tan ... no soy un deportista de alto nivel pero tampoco soy perezoso... es solamente cuestión de tranquilidad...

### 3. Pratiques et valorisation du temps

*Question: ya me has hablado un poco sobre lo que haces en el bus o tramwa pero voy a insistir sobre algunas cosas... normalmente, qué es lo que haces cuando, por ejemplo, te puedes sentar en un tramway, y como varían esas actividades en función por ejemplo, del momento del día o de lo que vas a hacer?*

R1: Lo que hago normalmente, sea en tramway o en bus, mirar por la ventana, disfrutar lo que está pasando afuera o ver la gente que se monta, como te digo, si en algún momento le puedo ayudar a alguien porque está muy encartado o una viejita, una señora con un coche, lo hago sin ningún problema... entonces estoy pendiente de lo que pasa a mi alrededor... y pienso ...yo no pienso que varíe mucho dependiendo de la hora del día, de pronto la sensación que tengo es que por la noche la sensación es más de inseguridad porque me ha tocado ver gente que hace escándalos, me han tocado borrachos regresando también el B cuando salgo de una fiesta y cojo el B porque funciona hasta tarde...entonces tengo la sensación que de día cuando no está pasando nada sino la actividad normal de la gente que estudia, que trabaja, me siento más tranquilo, así haya más gente en el tramway siempre me siento más tranquilo ... pero de noche cuando hay borrachos, cuando hay pelao's que hacen escándalos, cuando hay gente que no sabe lo que dice insulta a los otros porque están borrachos, drogados ...eso no me gusta, entonces yo trato de evitarlo pero eso pasa... eso pasa y me ha tocado mínimo una vez por semana...tarde, me refiero cuando regreso viernes o sábado tarde... 12 de la noche 1 de la mañana...es una sensación de inseguridad como te digo...

*Question: ese tipo de prácticas son negativas, pero crees que hay modos de interacción que son positivos en el tramway y qué piensas de ese tipo de interacción social que se puede crear?*

R1: pienso que hay diferentes tipos de interacción social... cuando hablo de eso yo lo que veo es que hay gente de diferente condición económica que utiliza el sistema de transporte, y se nota en la forma de caminar, de hablar, de muchas cosas...pues yo lo puedo notar...eh que todos utilicemos el mismo medio de transporte quiere decir que toda la gente lo encuentra práctico, el que tiene para tomar un carro o que puede usar una bicicleta, quiere decir que le sirve... en mi caso yo veo que la gente ...el tema social, todos nos podemos mezclar sin ningún problema, alguna prácticas que se pueden hacer es que efectivamente, aunque eso no sea muy común en Francia, un o se encuentra con gente con la que puede hablar y discutir, eso me ha pasado algunas veces... poder discutir sobre un problema, o simplemente sobre lo que está pasando en el día o de algo que pasó en el tramway o no importa, alguien que se siente al lado, alguien que está de pie... prácticas por ejemplo, como la gente que está borracha de noche, que está entrando a su sitio de trabajo... yo nunca he visto un policía o un militar ni nadie de control en el tramway... a veces hay gente que hace mucha bulla, que tiran cosas entonces... ese es el tipo de prácticas... Me pasó por ejemplo que una vez yo quería ayudar a alguien y no pude, alguien que estaba fracturado, le pasó algo en la bicicleta, se accidentó y se montó en el tramway con la bicicleta pero como no era el horario para la bicicleta, el conductor del tramway no lo dejó, le tocó parar y entonces hubo una discusión, pues si me entiendes, uno sí interactúa con la gente pero hay veces en que uno no puede hacer mucho porque el tramway tiene que seguir y es normal...efectivamente es un espacio en el que uno podría interactuar con otras personas, en diferentes niveles, ya sea para hablar de lo que pasa en el día, ya sea pa' conocer gente, y más una ciudad de tanto estudiante....

*Question: y eso te pasa seguido, de tener conversaciones con las personas, o de provocar una conversación con las personas?*

R1: No, no me pasa seguido, pero cuando me pasa es agradable.... es agradable porque pues mis compañeros no viven donde yo vivo, entonces yo hago los desplazamientos solo, obviamente a veces no tengo muchas ganas de

hablar pero cuando estoy regresando, cuando tengo tiempo me ha pasado, o la gente o yo las provocho también y sin problema...

*Question: O sea que tiendes a interactuar con los otros más cuando estás por ejemplo regresando a cada que ya toda el día ha pasado?*

R1: Si, o cuando voy salir y que siento que no estoy de afán, cuando voy a encontrarme con alguien un día por la noche o por la tarde o un fin de semana...y la gente está menos estresada...

*Question: eh... qué te gustaría poder hacer durante el tiempo que dura el trayecto? qué servicios ?*

R1: Como que algunas veces pusieran música, no sé si eso se puede o no sé puede, pero un poquito de musica agradable, que pongan ... como te digo que pusieras imágenes donde uno siguiera algún tipo de juego cada vez que se muestran las pantallas... eh, sobre todo eso y que hayan actividades, obviamente en horarios picos pues sería complicado pero gente que haga campañas pedagógicas para que la gente, no necesariamente relacionadas con el transporte pero, en el transporte... gente que se monte a promover buenas prácticas de humanismo, buenas prácticas de conservar los parques, o cosas así ..entonces porque me parece que a veces es aburrido 40 minutos de ida y 40 minutos de regreso y que no pase nada... y yo por ejemplo, no estoy como muchas personas que está con el celular y lo cogen de una, porque como te digo, me gusta ver lo que pasa alrededor mío... es una costumbre que tengo hace tiempo, adentro y afuera del tramway, entonces me parece aburrido que no hay nada, no hay música, la información de las pantallas a veces sí hacen concursos, eso sí lo he visto, pero son concursos que no llevan a nada.... uno ve una foto, pero no es que sea una pista para descifrar algo, un concurso para ganar algo, no, o sea... lo de las fotos vi que pasó una vez pero nada más, aparte de eso la información que ponen es muy aburrida, o sea una información que dice que uno va a llegar a X destino y ya... yo no me siento que me informe en el tramway... uno podría informarse en el medio de transporte como cuando uno tiene su carro propio o en el celular, pero en el tramway yo no siento que pase eso....

*Question: y crees que podría pasar? pero hay mucha gente que utiliza en celular ?*

R1: Muuuuuuuucha gente que utiliza el celular, mucha, sobre todo de todas las edades...

#### **4. Caractéristiques individuels**

Homme, étudiant et salarié à temps partiel, 30 ans

---

### **Retranscription Entretien N° 7**

#### **A. Configuration de mobilité quotidienne**

*J. On va commencer.... pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ? Quels sont les horaires, les modes...?*

Le bus... pas tout le temps...rarement...

*J. Et combien de fois par jour ?*

Euh... c'est très rarement comme je vous dis que je prends le bus... on habite en plein centre-ville...pas besoin

*J. euh... diriez-vous que vous êtes satisfaite de vos déplacements quotidiens ?*

Oui... quand je suis toute seul... parce que quand je suis avec mes fils avec le fauteuil roulant c'est pas la joie...c'est désagréable de monter dans un bus avec un fauteuil électrique pour les handicapés... ils ne respectent pas qu'on s'installe, il démarre vite fait

*J. et diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de transport ?*

R1: oui bien sûr... on a le choix...

*J. pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

R1: quand c'est loin... pour pouvoir aller... quand c'est simplement loin

## **B. Représentations du temps de déplacement**

*Maintenant, on va parler du temps de déplacement...Qu'évoque pour vous le temps de déplacement en transport en commun ? Est-ce que c'est du temps perdu ou c'est un temps que vous pouvez valoriser ?*

C'est un temps qu'on gagne... quand vous êtes pressé le bus va plus vite

*J. euh pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant le temps de déplacement en transport en commun, par exemple, quand le bus est vide ou rempli ...euh selon les horaires ou les jours...*

Quand c'est rempli c'est désagréable pour tout le monde... oui

*J. et quand il est vide ?*

Ça va...

*J. et par rapport aux horaires ?*

On a des bons horaires... il passe toutes les...bon c'est les vacances scolaires, c'est pas la joie ... mais quand c'est dans l'année ça va vite... toutes les trois minutes, ça va...

*Question: si vous deviez résumer vos déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: ça dépend... si c'est l'hiver ou l'été ... les odeurs des machines...

*Question: les odeurs de machines ? pourquoi ? comment ça ?*

R1: parce que c'est froid, c'est des transports... c'est froid, c'est quelque chose de froid...

*Question: et l'odeur ?*

R1: l'odeur... c'est ....je ne peux pas parler des odeurs...

*Question: d'accord... et un son ?*

R1: le bruit...

*Question: quel trajet et quel mode de transport préférez-vous ?*

R1: le train...parce que c'est plus spacieux, c'est moins bruyant, c'est plus confortable

## **C. Pratiques et valorisation du temps**

*Question: habituellement, que faites-vous pendant le temps de déplacement en transport en commun ?*

R1: rien... je m'assois et c'est tout... voilà...

*Question: vous regardez-les autres ? vous parlez pas avec les autres ?*

R1: non, parce que c'est très court les trajets que je fais...

*Question: et quand c'est des trajets en train ?*

R1: ah là c'est la lecture...

*Question: ces activités varient-elles en fonction du mode de transport, du moment de la journée ou du but de déplacement ?*

R1: oui... si vous n'avez rien dans vos mains... vous vous ennuyez à mourir... quand c'est un trajet long...

*Question: et par rapport au moment de la journée... par exemple, c'est différent le matin ou le soir ?*

R1: ah le soir je voyage jamais... j'aime pas...



*Question: pourquoi ?*

R1: il y a pas de tranquillité, vous êtes pas en sécurité....

*Question: que souhaiteriez-vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement?*

R1: c'est ... moi je voyage pas beaucoup... ça dure pas longtemps... il y a rien à changer...

## **D. Caractéristiques individuels**

Femme, 40 ans, femme au foyer

---

### Retranscription Entretien N° 8

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*J. On commence... alors...pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ?*

Euh... je prends le bus de deux à trois, quatre fois par jour... je fais un trajet d'une demi-heure à peu près... donc le matin et le soir, et des fois je rentre à midi quand j'ai du temps.

*J. Parce vous faites quoi ?*

Je suis étudiant en DUT, j'ai des horaires qui changent tous les jours, toutes les semaines, donc...

*J. Oui, je connais ça...*

Voilà

*J. Ehh... par exemple, le week-end ?*

Ça m'arrive de sortir, là je vais prendre le bus assez tard et souvent prendre le dernier bus à 1h du matin... ça m'arrive, souvent...

*J. C'est difficile quand on est là à l'arrêt et qu'il reste un seul bus, moi ça m'est arrivé, c'est horrible.*

Ouais, après comme je connais les horaires de bus je sais que le dernier est à 1h ou à minuit donc je m'arrange en fonction des horaires.

*J. D'accord ... et diriez-vous que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ? En termes de confort, la fréquence ?*

Oui, globalement oui... des fois comme là, des fois on sait pas trop ce qui se passe on attend pendant 20 minutes il y en a pas et il en a deux qui arrivent en même temps, mais sinon oui...

*J. et diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de déplacement ?*

Comme j'ai pas le permis j'ai le choix entre le bus et le vélo, et comme je suis un peu paresseux ben je prends le bus...

*J. Donc vous êtes restreint...vous avez vraiment pas le choix*

Oui, j'ai pas trop le choix

*J. D'accord. Et pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

C'est le plus simple pour moi. Il fait le trajet de chez moi à mon université et comme j'ai pas le permis et j'ai pas de vélo, c'est le plus simple.

*J. D'accord... et donc il y a pas des raisons « écolos »... ?*

Ah non, euh...

*J. Si vous aviez le permis ... ?*

Si j'avais le permis et une voiture je sais pas si je viendrais en voiture parce que la circulation à Grenoble est très compliquée, il y a beaucoup de voitures et c'est surtout fait pour les cyclistes, de plus en plus...

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*J. D'accord. Maintenant c'est par rapport au temps de déplacement quand on est dans le bus. Qu'évoque pour vous le temps de déplacement en transport en commun ? Est-ce que vous croyez que c'est du temps perdu ? Ou au contraire... ?*

Euh, non, ben je suis pas productive du tout dans le bus j'écoute juste de la musique, mais c'est pas quelque chose qui me dérange de perdre une heure par jour dans le bus...

*J. D'accord, mais c'est quand même du temps perdu ?*

Oui, c'est du temps perdu, mais ça fait partie de la routine.

*J. D'accord. Pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant vos déplacements en transports en commun, par exemple, quand le bus est vide ou quand il y a encore de la place ... ?*

Euh... les sensations que j'éprouve...euh... vous pouvez me donner un exemple ?

*J. Ah, par exemple, moi je commence à me sentir angoissée quand il y a beaucoup de monde.*

D'accord. Non, en fait j'ai pris l'habitude, car je le prends de deux à quatre fois par jour depuis six ans... on s'y fait (rires)

*J. Donc c'est pas différent même quand le bus est vide... ?*

Non, j'ai pas peur quand il y a trop de monde, je suis pas claustrophobe non plus, ça me dérange pas personnellement ?

*J. D'accord... eh... si vous deviez résumer vos déplacements en transports en commun en une image, un son, une odeur, quels seraient-ils ?*

Oh lala ... je dois réfléchir je suis désolé...

*J. Il y a pas de problème... on a le temps je crois...*

Un son je dirais de la musique parce que c'est ce qui m'accompagne toujours dans le bus... euh... une odeur je dirais la transpiration... c'est ce qui revient le plus souvent... des fois le parfum... et une image... ben je vois pas trop

*J. C'est compliqué, je suis d'accord.*

Non, j'ai pas de... (incompréhensible à cause de bruit) je suis désolé.

*J. Non, il y a aucun problème. Quel trajet et quel mode de transport préférez-vous ?*

Euh... la voiture, parce que c'est plus simple, on va directement... on va directement où on veut ...euh et il y a pas de temps d'attente on est pas obligé d'attendre le bus, on est pas limité à des horaires précis...

*J. D'accord... même si c'est difficile, par exemple, de trouver un parking où s'il y a des bouchons*

Ben c'est vrai que dans certains cas je vais privilégier le vélo, c'est plus simple... mais c'est vrai que quand on y pense c'est le moins pratique...

*J. D'accord... et c'est confortable ?*

Oui, c'est confortable.

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*J. Et habituellement que faites-vous pendant vos temps de déplacement dans les transports en commun ? Que de la musique ?*

Ouais ou des fois je lis le journal sur mon téléphone...

*J. donc il y a pas beaucoup d'interaction avec les gens ?*

Non... des fois il y a des gens qui viennent me parler...dans ce cas-là je leur parle, j'ai pas de souci avec ça...

*J. Mais sinon tu prends pas l'initiative ?*

Non, je prends pas l'initiative...

*J. D'accord. Est-ce que ces activités varient-elles selon le mode de transport, le moment de la journée ou le but du déplacement ?*

Euh...

*J. Ou c'est toujours la musique... ?*

Euh... non... des fois je regarde dehors quand j'ai pas ma musique, mais en fonction du mode de transport aussi ?

*J. Par exemple, vous disiez que vous preniez le bus ... le dernier bus ?*

Ah oui...

*J. Là vous allez pas lire le journal...*

Là je vais... je vais sûrement .. non pas m'endormir, à moitié m'endormir... ou ça arrive.. quand j'ai des amis, je discute... mais à part ça, à part discuter ou lire... ou écouter de la musique j'ai pas d'autres.

*J. Que souhaiteriez-vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement ?*

Idéalement, j'aimerais bien pouvoir réviser mes cours, mais ben avant les contrôles, juste avant c'est bien de reprendre rapidement... mais le cadre ... il est pas adapté.. Il y a du bruit, ça bouge... si on a le mal de transport. En lisant je peux rapidement avoir mal à la tête... donc voilà.

*J. Oui, pour réviser c'est pas top... Et par exemple le tram ?*

Le tram ça va mieux, parce que c'est plus fluide, ça bouge moins donc où dans le tram je peux facilement réviser...

*J. Quels services permettraient d'améliorer le temps de déplacement... ? Je veux dire pas de faire plus court, mais dans le bus, quels services pourraient améliorer vos déplacements ?*

Attends... je réfléchis... j'ai pas beaucoup d'idées... c'est un sujet auquel j'ai pas vraiment pensé avant, je sais pas trop...

*J. Donc... on peut pas mettre de la musique pour tout le monde ... ?*

Non... ben je sais que ça arrive que certains chauffeurs mettent de la musique et c'est un peu dérangeant du coup parce que c'est pas notre type de musique, c'est autre chose... souvent ils mettent l'actualité... euh... ça je trouve ça moyen d'avoir de la musique dans le bus...

*J. En plus ça coupe à chaque fois quand il y a un arrêt....*

Oui, effectivement, il y a le nom de l'arrêt qui est récité à voix haute... donc c'est pas idéale... le bus c'est plutôt un moment où on est seul du coup pas forcément besoin d'animation ou quoi que ce soit...

*J. D'accord. Et si on met par exemple des prises pour le téléphone... ?*

Ah, des prises...de la WIFI...de la WiFi ben quand on y pense... la WIFI ça pourrait être bien... euh parce que moi pendant très longtemps j'ai pas eu de 4g et ça aurait pu m'aider grave la wifi.... Les prises...après il faut se balader avec le chargeur... ce que je fais pas souvent...

*J. Ben et pourtant il y a plein de gens qui le font...*

Ouais, effectivement... les utilisateurs d'iPhone surtout...

*J. Je me rappelle quand ils ont fait le test ... je sais pas si vous avez pris les bus électriques ... ?*

Non, les nouveaux, je les ai jamais pris...

*J. Moi j'en vu un, un C4 et justement il y avait des prises partout et moi j'étais tentée par les utiliser et personne les utilisaient...*

Moi je savais pas, parce que je l'ai vu, mais je l'ai jamais pris, j'ai jamais eu la chance de le prendre... ouais c'est une bonne chose de mettre ça à disposition...

*J. Et... d'autres services ? ... un café ? (rires)*

Ben je sais pas parce qu'après ça se trouverait par terre donc je sais pas...

*J. Et des coussins ?*

Des coussins ? c'est vrai qu'on est pas très bien assis ! (rires) ben non... parce qu'après ça augmenterait le prix de l'abonnement j'imagine si on se retrouve avec plein de services ... c'est des choses qui couteraient encore plus cher donc c'est pas forcément rentable...

*J. Je sais pas pourquoi ça serait plus cher...*

Non, je sais pas, après c'est de l'argent en plus... je sais pas...

*J. Ok, donc pour l'instant c'est ça ?*

Oui.

#### **4. Caractéristiques individuels**

Étudiant DUT en multimédia, 19 ans

---

### Retranscription Entretien N° 9

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*J. Euh... on va parler en gros de quel est votre ressenti dans les transports en commun, dans le temps de déplacement. Donc, pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ?*

Euh... alors ils sont de par bus de 30 minutes matin et soir, après ils sont quand même relativement coupés en deux.

*J. Coupés en deux ? Comment ça ?*

Je prends deux bus différents à chaque fois.

*J. D'accord. Ça c'est le deuxième ?*

Ça c'est le premier normalement. Le matin c'est le premier que je prends, après je prends le 13. Voilà...euh...euh... je sais plus quoi vous dire.

*J. C'est le seul mode de transport que vous utilisez en ce moment ?*

Non, je prends le train aussi. Le matin je fais 30 minutes, pareil. J'ai une heure de trajet. 40 minutes, plus la marche...

*J. Ah oui, quand même, ça demande du courage alors ?*

Non, on s'y fait, pour deux ans... c'est que pour deux ans.

*J. Diriez-vous que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ?... en termes de confort, en termes d'horaires, de fréquence ?*

Alors en termes de confort, oui, en termes d'horaires ...ben...c'est ils sont un peu en retard...

*J. Et ça arrive souvent qu'ils soient en retard ?*

Pas si souvent que ça... il y a quand même... il y a pire...

*J. D'accord. Et diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de déplacement ?*

Euh... ça veut dire ...euh?

*J. Diriez-vous que vous pouvez choisir le mode de transport que vous voulez prendre ?*

Ah oui oui, bien sûr...

*J. Pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

Pour me rendre à mon établissement scolaire...et euh...

*J. mais c'est par confort, par économie ... ou pourquoi ?*

Ben oui, par confort déjà, mais aussi parce que ben \*\*\*\* c'est un peu loin...et bon

*J. Et la voiture ?*

Ben j'ai pas le permis... (rires)

*J. Et si vous aviez le permis ?*

Si j'aurais le permis, je pense que je prendrai la voiture...

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*J. D'accord. Qu'évoque pour vous le temps de trajet ? c'est du temps perdu ?*

C'est un temps qui est compris dans la journée, donc il est pas perdu...

**J. Et donc par rapport au temps normal on va dire, au temps du travail ou des études, c'est différent ?**

Ben par rapport au temps de travail, il est très inférieur...

**J. Très inférieur, mais dans le sens où il est plus court ?**

Oui, plus court...

**j. Et pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant vos déplacements en fonction, par exemple, du remplissage d'un bus ou du train... ?**

Euh... on est souvent compressés dans les bus, surtout en heures de pointe...

**J. D'accord... et ça, vous le vivez comment ?**

Pas très bien, heureusement il y a les écouteurs...c'est un peu pénible...

**J. D'accord... et quand le bus est vide ?**

Quand le bus est vide il y a pas de crainte... on est bien, on peut faire sa petite vie dans un coin...

**J. Et par rapport aux jours ? vous trouvez que c'est différent par exemple lundi, c'est différent au jeudi ?**

Non, il y a pas de grosses différences... je vois pas de différences...

**J. et le week-end ?**

Le weekend je le prends pas... je peux pas vous dire... je reste dans ma chambre le week-end

**J. D'accord... et si vous deviez résumer vos déplacements en TC en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?**

Le petit jarre entre une grande ville et la petite campagne, un son... le son des moteurs de voitures... et une odeur... en heures de pointes la transpiration.

**J. Quels trajets et quels modes de transport préférez-vous ?**

Le train... C'est plus rapide, c'est plus confortable aussi, il y a ... on est pas forcément debout quand il y a beaucoup de monde... bon après on est pas très bien sécurisé, mais je préfère quand même prendre le train...

**J. Et les trajets ? un trajet court, long ?**

J'aime bien les trajets d'une demi-heure... ça me laisse le temps de se reposer, le temps de changer, de regarder dehors, c'est plus agréable que de passer de bus en bus...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

**J. Et justement par rapport à ça... habituellement, que faites-vous pendant le temps de déplacement en transport en commun ?**

Euh... écouter de la musique, jouer aux jeux sur le téléphone...

**J. Réviser, non ?**

(rires) Non... pas trop réviser, c'est pas... il y a pas d'appui vraiment confortable pour réviser... il y a du bruit, il y a des gens qui parlent... c'est pas ... c'est pas vraiment mon environnement pour réviser...

**J. Donc le bruit c'est vraiment quelque chose qui vous dérange ? Et par exemple la musique là ?**

La musique non, parce que la musique \*\*\*\* comme les gens qui parlent, qui rigolent .. en plus dès le matin...

**J. ces activités varient-elles en fonction, par exemple, du mode de transport ?**

Non, c'est toujours les mêmes...

**J. le train est le bus c'est pareil ?**

Oui, même le train... bon, le train je dors...je le prends tôt je dors.... C'est plus long , ça change un petit peu quand même...

**J. Et par rapport au moment de la journée... par exemple, ce que vous disiez tout à l'heure... en rentrant c'est différent qu'en partant...**

Non, ça change pas...

**J. Ben quand même... le matin on dort et le soir...**

On dort aussi (rires)... on est fatigués de la journée...

**J. Euh... que souhaiteriez-vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement ?**

Ben... pas besoin de choses de plus... prendre le temps pour soi pour écouter de la musique, pas avoir quelqu'un qui me parle à côté ou ...

**J. et ça arrive souvent qu'il y ait des échanges avec d'autres personnes... ben d'autres personnes qui veulent échanger avec vous ?**

Non, parce que tout le monde est un peu dans son coin donc... euh sauf avec des gens qui nous accompagnent... (Incompréhensible)

**J. et ça vous paraît normal... ?**

Ben non, c'est pas que c'est parfait, on devrait quand même plus parler entre nous, mais... là j'ai l'habitude et ça me choque pas...

**J. J'ai une dernière question... quels services permettraient d'améliorer votre temps de déplacement ?**

Euh... bonne question... quels services... euh... on a tout pour les horaires donc non... franchement... peut être les contrôleurs, qu'ils soient là un peu plus parce que bon... ils sont pas souvent et puis il y en a qui foutent le bordel dans le bus ... et bon ça serait bien pour le jeter ...

**J. ah bon ? c'est vrai ?**

ah oui, c'est arrivé... On aimerait bien avoir quelqu'un... un peu comme dans le tram comme les contrôleurs... avoir quelqu'un pour lui dire bon l'q il y a un problème... mise à part le chauffeur il y a personne et on va pas déranger le chauffeur...

**J. de toute façon il peut rien faire le chauffeur ?**

Ben du moment où il roule... je sais pas après moi ça me vient pas l'idée d'aller déranger le chauffeur donc... peut être il y a des gens qui le font...

**J. et au-delà de ça, par rapport au confort par exemple ?**

Euh... par rapport au confort... ben non, après les bus ils sont quand même confortables... les sièges il y a rien à dire...

**J. ben... des coussins, des oreillers ?**

Ben vu que c'est quand même un transport en commun je pense qu'il faut que ça soit abordable ... après ça augmenterait les tickets donc...

**J. D'accord... bon, je crois qu'on a fini, je vous remercie !**

Ben merci à vous !

**J. et puis bonne soirée... au revoir.**

Bonne soirée à vous.

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, Etudiante, 20 ans

---

### Retranscription entretien n° 10

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

**J. Bon, on va parler des pratiques qu'on observe et qu'on a tendance à réaliser dans les transports en commun... donc d'abord pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ? Quelles fréquences, quels horaires, quels modes de transport ?**

Allé on va dire trois jours par semaine je prends le bus et deux jours je prends la voiture ...voilà...

*J. et pourquoi ?*

Ben parce que deux jours par semaine je donne des cours à la faculté et donc je vais en voiture...

*J. D'accord. Et diriez-vous que vous êtes satisfait de vos déplacements ?*

Oui, globalement... j'aurais préféré qu'il y ait moins de changement, mais bon...

*J. par changement vous voulez dire ?*

Pour moi, parce que je suis à La Tronche donc je fais deux changements... l'a c'est exceptionnel, je vais à la gare...

*J. Diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de déplacement ?*

Oui oui oui... ben j'ai le choix ça dépend... le choix entre les différents bus ou entre les différents modes de transport ?

*J. Entre les différents modes de transport...*

Oui, j'ai le choix je peux prendre la voiture, je peux prendre le bus ah oui oui ... je peux prendre le vélo aussi...

*J. D'accord... vous prenez le vélo ?*

Non, j'en ai plus... je me le suis fait voler ...

*J. Dommage... ça arrive souvent... Et pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

Ben parce qu'on a qu'une voiture à la maison et c'est quand même... voilà quand je vais travailler derrière la gare c'est très pratique c'est vrai... il y a le problème de parking...

## 2. Représentations du temps de déplacement

*J. Là on va changer un peu du sujet... on va parler du temps qu'on passe à l'intérieur d'un véhicule de transport en commun... donc... qu'évoque pour vous le temps de déplacement en transport en commun ?*

Le matin je mets à peu près 25 minutes... ça me dérange pas... Le soir ça m'arrive souvent de mettre 40 minutes et je ... voilà, j'ai envie de rentrer et je trouve que c'est une perte du temps...

*J. D'accord... c'est une perte du temps ... et dans tous les cas ? même le matin ?*

Non, le matin c'est pas pareil, ça me dérange moins...

*J. Pourquoi ?*

C'est comme ça (rires) ça s'explique pas...

*J. D'accord, mais c'est toujours le temps dans les transports...*

Oui, voilà le temps dans le bus... en fait le matin j'ai l'impression que ça passe plus vite parce que en fait j'ai moins de 30 minutes et tramway et voilà... alors que le soir souvent j'attends et puis c'est long, il y a des embouteillages même pour les bus voilà... j'ai l'impression de perdre du temps...

*J. Pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant vos déplacements en transport en commun, par exemple, quand le bus es rempli ? est-ce que ça vous gêne ?*

Alors... aux horaires où je prends le bus il est rarement très rempli donc ça me gêne pas beaucoup, mais si le bus était très rempli ça me gênerait...

*J. D'accord. Vous trouvez qu'il y a des différences entre les jours de la semaine ?*

Euh... oui, le mercredi en général il y a moins de monde....

*J. Vous trouvez ça normal ?*

Ben je pense que ça va correspond au fait qu'il y a quand même beaucoup de gens, notamment beaucoup de mamans qui prennent leur mercredi....

*J. euh...si vous deviez résumer vos déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

Hou la... (rires) une image euh.... Ben je saurais pas trop... c'est un peu incolore, inodore, sans saveur, mais je vois pas de....

*J. Une image qui vous a marqué dans le bus, dans les transports en commun ?*

Non, pas trop... j'ai pas d'image spécialement et il y a mon bus qui arrive, je vais prendre celui-là...

*J. Ok, parfait.*

Non, j'ai pas d'image qui m'a vraiment marqué et puis le son ben c'est la radio parce que souvent ils mettent la radio... euh... alors c'est vrai que le matin c'est France Bleue Isère et le soir c'est RTL les grosses têtes, voilà (rires)...

*J. Et sinon, une odeur ?*

Euh sans odeur, il y a pas d'odeur je pense...

*J. Alors... quels trajets et quels modes de transport préférez-vous ?*

Euh...mmm... j'aime bien le tramway et le train

*J. pourquoi ?*

Euhm... voilà, c'est ... pour le trajet je sais pas tellement, peut-être celui entre la Tronche et la gare

*J. D'accord... et pourquoi ?*

Parce que j'habite la Tronche et je reviens sur la gare, parce que je travaille là-bas... et si, le train, j'aime bien le train...

*J. Pourquoi vous préférez le tramway ou le train au lieu de, par exemple, le bus ?*

Ben parce que bon le bus c'est plus polluer, c'est moins... j'ai toujours aimé le train, c'est comme ça, ça se discute pas (rires) ça a toujours été comme ça...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*J. Habituellement, que faites-vous pendant le temps de déplacement en transport en commun ?*

Alors... en général, pas grande chose... euh... si j'ai un livre, je lis...

*J. Ces activités varient selon le mode de transport, le moment de la journée et le but de déplacement ?*

Alors... si je prends... par exemple un voyage en train pour aller à Paris, là j'ai toujours quelque chose à faire... j'ai mon ordinateur, je travaille...là dans le bus, souvent je fais pas grande chose, je regarde le paysage...

*J. donc... c'est plutôt un moment d'évasion ?*

De calme...

*J. Par rapport aux interactions sociales qui peut y avoir dans les transport en commun... est-ce que ça vous gêne ?*

Ben ça dépend quel type d'interaction c'est... si c'est des gens qui sont pas contents, oui, ça me gêne...

*J. Mais, ça arrive souvent des gens qui ... ?*

Non...très rare

*J. et dans l'autre sens, des gens qui proposent plutôt de discuter... ?*

Très rarement aussi... en général je constate que les gens ils sont assises sur leur fauteuil et voilà ... après quand on connaît quelqu'un qu'on a rencontré et voilà... mais sinon non, pas spécialement...

*J. que souhaiteriez vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement ?*

Ben... euh... je sais pas (rires) je me déplace pas beaucoup enfin c'est jamais très long... donc de toute façon voilà... j'ai pas spécialement envie de faire quelque chose à part bon éventuellement lire... voilà si j'ai un livre ou lire le journal, mais ça s'arrête là...

*J. et quels services permettraient d'améliorer votre temps de déplacement ?*

Je dirais surtout augmenter la fréquence...

*J. c'est plutôt ... pas dans le temps de déplacement... mais d'améliorer le système ?*

Oui, c'est ça...

*J. Vous aviez dit que vous donnez des cours... c'est votre activité principale... ?*

Non, je le fais de temps en temps ... je travaille derrière la gare et je donne parfois des cours sur le Campus.

*J. D'accord. Bon, je crois qu'on a fini... je vous remercie*



## 4. Caractéristiques individuels

Homme, cadre, 60 ans

---

### Retranscription Entretien N° 11

#### 1. Configuration de mobilité quotidienne

*Question: alors pourrais-tu me parler de tes déplacements quotidiens ?*

R1: alors... j'ai deux déplacements quotidiens... le premier c'est très souvent, pour aller à ST, et le deuxième c'est quand je vais au labo, mais c'est très rare.... quand je vais au labo je prends trois trams... donc le C, le A et après le B... et pour aller à ST je prends le tram B un arrêt, et après je prends l'express 1... et l'express je le prends le matin et le soir...

*Question: est-ce que vous êtes satisfait de vos déplacements ?*

R1: euh... le matin c'est bon pour moi ça prend 20 minutes et 25 minutes... et le soir ça prend entre 30 et 35 minutes, mais j'ai de la chance parce que moi le premier arrêt à Grenoble c'est où je descends ... si le bus doit encore aller en ville euh.. je l'ai fait plusieurs fois...ça c'est vraiment l'enfer... il passe entre 20 minutes pour arriver au centre... c'est mieux de descendre et prendre le tram....

*Question: et par rapport au confort ?*

R1: ben le confort... en fait le bus il est très confortable... on va pas dire que c'est un Mercedes ou voilà, mais c'est plus confortable que le tram... le tram euh... les chaises sont dures... tu préfères que ce soit très court... en tram... en bus tu fais quand même 20 -25 minutes quand même... si c'était pas confortable ça serait embêtant... voilà

*Question: et par rapport aux horaires du bus, du tramway ?*

R1: en tram oui ben c'est plus fréquent on va dire... par contre non, le bus... je suis contraint... après 19h ça commence à être très écarté en fait les horaires... c'est 19h10, 19h40.... des choses comme ça quoi....Le matin après 9h et demi encore ça commence à être chaque demi-heure... donc oui j'ai pas trop le choix avec l'express 1 ....

*Question: et dans ce cas-là tu prends la voiture ?*

R1: dans ce cas-là je prends la voiture....

*Question: pour quelles raisons tu utilises les transports en commun ?*

R1: euh.... quand j'aime pas conduire... et quand je me réveille tard... enfin.... quand je me réveille tôt je prends les transports en commun parce que si je me réveille tard je préfère de prendre la voiture, ça sera plus rapide que les transports en commun parce que quand ça dépasse 9h et demi ça... ben le bus va venir dans une demi-heure et tu vas devoir l'attendre sur l'arrêt... pour cela, quand je me réveille tard je prends la voiture et ... mais sinon je prends les transports en commun et c'est pour pas conduire... surtout pour dormir...

#### 2. Représentations du temps de déplacement

*Question: par rapport au temps de déplacement ... qu'évoque pour toi le temps de déplacement en transport en commun ? Est-ce que c'est du temps perdu ?*

R1: oui bien sûr...c'est du temps perdu, surtout quand je veux continuer à travailler... ça fait vraiment une coupure ... le temps que je rentre... donc c'est vraiment une perte du temps....

*Question: quelles sont les sensations que tu éprouves pendant tes déplacements, par exemple, quand le bus il est blindé ?*

R1: ben le tramway déjà ... il y en a que j'aime bien les prendre et il y en a d'autres que j'aime pas les prendre... euh ...par exemple le tram A euh... dès que je monte dans le tram A enfin... je me méfie ou je prends des précautions si tu veux...euh... parce que la sécurité ... il y a des gens qui montent et qui font de la merde dans le tram A .... qui te regarde bizarrement... alors que le tram B par exemple non, je veux pas dire que ça existe pas, mais c'est moins... euh le tram c c'est pour les étudiants plutôt donc du coup t'as aucun problème pour prendre le C... tu peux le prendre tranquillement...

*Question: et le bus ?*

R1: le bus... euh... quand il est blindé ben j'aime pas surtout si je suis debout... mais je vais dire que ça me gêne pas trop... c'est juste euh... si je suis debout...

R1: moi je fais un peu le parie ... quand c'est blindé et que je suis presque sur de ne pas avoir une place assis .. je monte pas... ça dépend à quel moment... si je dois attendre une demi-heure non, je monte, mais je serai pas content...surtout le matin...

*Question: et par rapport au moment de la journée...genre en soirée ou etc. ?*

R1: ouais... euh... si ça me gêne le soir ou ... ben en fait le soir ça me gêne pas trop parce que je pars presque tout le temps avec mon pote ...donc je m'en fous si on est debout ou on est assis... si c'est blindé parce qu'il y a quelqu'un avec qui je rigole ... ou on peut rigoler, on peut parler quoi ... donc ça me gêne pas.. mais si je suis seul et je suis coincé entre deux personnes non j'aime pas ça...

*Question: les sensations dans les tc... mais par exemple en soirée, est-ce que c'est différent qu'en journée ?*

R1: moi une fois il y a eu quelqu'un qui est monté dans le bus ...l'express 1... (Anecdote pas très important)

*Question: euh... si tu devais résumer tes déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: le tram c'est ... euh...c'est par confortable du tout donc une image ça serait un canapé en palettes... voilà ... euh... oui quand tu t'assoies sur une palette... pour l'express 1 c'est un canapé, mais pas très confortable...

R1: pour moi ... dans le tram... c'est du bruit... dans l'express c'est assez propre en fait... on entend presque rien... peut-être un peu de musique parfois.... selon les conducteurs.. Mais sinon c'est calme, l'express c'est plutôt calme quoi...une odeur... ben.... ça dépend... parfois c'est une bonne odeur, si tu veux... je sens le parfum... dans le tram... la transpiration.... si tu veux... et l'alcool ou le vomissement....

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*Question: alors... habituellement que fais-tu pendant les déplacements ?*

R1: oui euh.. la plupart du temps je suis sur mon téléphone donc 80% du temps sur mon téléphone... donc... parfois je regarde un peu le paysage à côté, mais ...ou les gens qui passent, mais si je suis avec quelqu'un je parle avec mes amis et si je suis seul ouais c'est le téléphone....

*Question: et ça change par exemple en fonction du mode de transport, par exemple si tu prends le tram c'est différent ?*

R1: Nononon, ça change pas... euh... ouais...

*Question: et si tu pouvais faire quelque chose de différent pendant les déplacements en transport en commun ça serait quoi ?*

R1: prendre le thé avec mes amis et parler avec les autres... mais pas lire... je suis quelqu'un qui n'aime pas trop lire... euh voilà... si je parle avec les autres... les interactions me gêne pas... je les provoque.... dans l'express il y a deux chaises à chaque fois donc s'il y a quelqu'un qui met son sac et que derrière il y a deux chaises libres... ben je l'embête et je lui dis d'enlever son sac pour m'asseoir à côté...

*Question: quelle est la réaction quand tu fais ça ?*

R1: parfois ils enlèvent comme ça et surtout si c'est une fille elle est pas très contente... le garçon il va se plaindre parce qu'il croit que je vais m'embrouiller avec lui...

*Question: donc toi tu provoques l'interaction... mais tu crois que dans le tram c'est faisable de parler avec les autres ?*

R1: ah oui, c'est très très facile... tu peux même prendre des numéros de téléphone et tout ça (rires)

*Question: quel service pourrait améliorer le temps de déplacement pour toi ?*

R1: ben dans l'express on peut rien faire... parce que déjà pour moi le bus il s'arrête juste une fois... euh.... sauf s'ils mettent de bus plus rapides (rires) et... à part ça le tram... c'est juste pour le temps...mais pour le confort... encore on peut pas mettre des restrictions pour les gens qui prennent le tram... l'express c'est plutôt vraiment plus confortable... 10 ou 20 fois plus confortable que le tram ça c'est sur... tu auras pas des problèmes...j'aimerais qu'ils mettent des places plus confortables ... comme ça tu peux dormir... il fait des trajets d'une heure et demi le bus... il y a des gens qui font ce trajet... moi j'en connais.. qui viennent du Voiron... et pour lui ... ça serait plus confortable... donc les sièges plus confortables... ou une télé je sais pas...

#### **4. Caractéristiques individuels**

Homme, ingénieur cadre, 28 ans

---

### Retranscription Entretien N° 12

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: alors pourrais-tu me parler de tes déplacements quotidiens ?*

R2: moi je vais du cours jean Jaurès jusqu'à Meylan Innovalée... tout au bout, ben, le dernier arrêt de Meylan... du coup je marchais jusqu'à Alsace Lorraine, je prends le tram B et après à Victor Hugo je prends le C1 jusqu'à Meylan... après des fois ça m'embêtait, je trouve que c'était plus rapide si j'allais à pied du coup je vais de chez moi jusqu'à Victor Hugo à pied, s'il pleut pas, et après je prends le C1 là-bas... le matin et le soir.... le soir souvent je prends plus le tram B parce que je suis fatiguée et j'ai pas envie de marcher.... ça prend plus d'une demi-heure et ça dépend aussi de... en fait au début je faisais pas attention à l'heure et j'arrivais dans les bouchons surtout de Chavant jusqu'à sortir de Grenoble... du coup ça prend du temps et du coup j'allais plus tôt en fait... je sais que même à 7h et demi il commence à avoir des bouchons donc j'essaie de le prendre avant...

*Question: est-ce que vous êtes satisfait de vos déplacements ?*

R2: au début j'ai eu beaucoup de mal parce qu'avant j'allais à vélo à mon autre travail et ça prenait dix minutes ... et là c'est une demi-heure avec les gens.... c'est pas que j'aime pas les gens, mais tu sais t'es confinée et tout ça ... et j'ai eu beaucoup de mal... et du coup ça me plaisait pas du tout, mais après au bout d'un moment j'ai commencé à m'habituer quand même et je prends un livre et j'essaie de faire passer le temps comme ça... donc après ça allait mieux....

*Question: et par rapport aux horaires du bus, du tramway ?*

R2: moi ça va quand même... il y a le C1 qui passe toutes les 5 -10 minutes donc ça me va et le tram pareil, j'ai pas de problème avec les horaires....

*Question: tu penses que tu as le choix dans les modes de transport que tu prends ?*

R2: ben moi je dirais que j'ai pas trop le choix... j'habite sur le cours jean Jaurès, entre l'estacade et le tram B... ici pour arriver ....pour sortir de la ville t'es obligée de monter en ville et de ressortir, t'as pas un truc qui coupe vraiment... enfin... il y a pas un tram ... t'as le tram B et le tram C et entre les deux t'as rien donc t'es obligé de monter et redescendre si tu veux aller de l'autre côté.... après pour Meylan... ça va quand même... j'avais 5-10 minutes encore après pour arriver à mon travail, mais il y avait un autre bus qui passait....

*Question: pour quelles raisons tu utilises les transports en commun ?*

R2: parce que ... le matin c'est plus rapide d'aller en voiture, mais j'ai un peu une âme écolo et je trouve que c'est pas bien de prendre la voiture tout le temps... et je n'ai pas l'habitude donc j'aime pas trop prendre la voiture... mais des fois je la prends quand même parce que si je devais arriver tôt au travail c'était plus rapide de prendre la voiture... par contre le soir c'est une catastrophe de rentrer sur Grenoble en voiture... et le bus, malgré qu'il y a du monde il a quand même une file réservée donc ça peut prendre du temps, mais c'est quand même plus rapide que la voiture... du coup je prenais le bus pour ça et c'est vrai que le soir ... en fait le matin ça me gêne pas de prendre la voiture, mais le soir quand tu viens de faire ta journée et encore conduire et il y a tout le monde qui roule n'importe comment et tu dois te concentrer encore sur ça... et tu peux rien faire d'autre, alors que du coup moi après quand j'ai commencé à m'habituer au bus hé ben j'ai commencé à lire donc finalement je lisais dedans... alors que dans la voiture ben je peux pas lire-moi si je roule, je roule....

## 2. Représentations du temps de déplacement

*Question: par rapport au temps de déplacement ... qu'évoque pour toi le temps de déplacement en transport en commun ? est-ce que c'est du temps perdu ?*

R2: ah ça c'est sûr ! pour moi c'est du temps perdu... parce que moi j'aime bien être dix -15 minutes au travail ... si je peux faire par exemple du vélo c'est parfait.....après quand même... des fois je montais dans le bus et d'un coup je me disais ben zut je suis déjà arrivée... par contre, des fois le matin j'ai commencé à aller beaucoup plus tôt pour avoir une place assise ... et sinon si t'es debout pendant 20 minutes une demi-heure... et tu peux rien faire, ben moi je peux pas lire quand je suis debout ou quoi du coup, là c'est complètement perdu... si je suis assise au moins je peux lire...

*Question: quelles sont les sensations que tu éprouves pendant tes déplacements, par exemple, quand le bus il est blindé ?*

R2: je suis étouffée et je déteste ça ... des fois je rentre même pas dans le bus... s'il y a trop de monde... je préfère d'attendre le suivant....

*Question: les sensations dans les tc... mais par exemple en soirée, est-ce que c'est différent qu'en journée ?*

R2: en général en soirée quand il y a personne ça va... le soir ... quand je rentre...je dois faire le terminus... et bon en soirée j'aime pas quand je suis seule.... ben j'ai peur qu'il m'arrive quelque chose parce que j'ai déjà vu des gens qui se sont ... pas vraiment agressés ... mais juste des fois de sentir mal à l'aise tu vois... dans le tram.... dans le bus ... le c1, ça va...

*Question: euh... si tu devais résumer tes déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R2: pour moi c'est une foule... voilà....un son.... je sais pas... ça me dit rien... et une odeur ben soit ça sent trop le parfum au contraire il y en a qui puent... c'est très extrême en fait...

*Question: le transport que tu préfères ?*

R2: euh... non, j'aime pas en général... ah le vélo... bien sûr... la voiture aussi je la préfère en général... après si c'est pas trop compliqué de prendre les transports en commun je prends les transports en commun... mais d'abord je prends le vélo, après les transports en commun et après voiture... mais par exemple si c'est des transports en commun qui vont me prendre le double du temps... euh alors c'est bon je prends la voiture

## 3. Pratiques et valorisation du temps

*Question: alors... habituellement que fais-tu pendant les déplacements ?*

R2: presque toujours je lis... et si j'ai pas de livre je fais rien...

*Question: t'utilises ton téléphone ?*

R2: presque jamais... parce que du coup j'ai pas les données mobiles... je fais rien... je lis...

*Question: ces activités changent en fonction du motif du déplacement ? ou le moment de la journée ?*

R2: si je vais au travail du coup c'est long ... j'ai le temps de lire...quand je vais en ville ou faire n'importe quoi non...comme il faut changer de tram et il faut pas louper l'arrêt et tout ça ben je lis pas, j'attends...

*Question: et... si tu pouvais faire quelque chose d'autre pendant tes déplacements, ça serait quoi ?*

R2: des fois j'aimerais bien appeler des fois mes parents ou quoi... téléphoner... mais j'aime pas... parce qu'il a tout le monde autour c'est par très respectueux peut être pour moi aussi... je vais raconter... je vais raconter ma vie à tout le monde... "ah ben et toi tu as fait quoi hier ? ah ben moi j'ai fait ça nanana"... ben ok... ils ont pas besoin de savoir (rires)

*J. est-ce qu'il y a des services qui pourraient améliorer ton temps de déplacement ?*

R2: ben... comme je disais avant ... si j'ai pas des places assises et que je me sens étouffée... ben il faudrait mettre plus de bus en heures de pointes par exemple ben... du coup ça permet de repartir un peu mieux le monde... et sinon j'ai pas besoin que ça soit super confortable tu vois parce que... déjà le tram si je le prends c'est pas long donc ça va... et dans le bus...j'aimerais juste avoir une place assise.

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, cadre, 29 ans

---

### **Retranscription Entretien N° 13**

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: on va parler du temps de déplacement, principalement en transport en commun, mais pas que...alors... pourriez-vous me parler de vos déplacements au quotidien ?*

R1: pour le travail... c'est 5 minutes... entre la maison et le travail... donc 'est à pied...

*Question: et d'autres trajets, par exemple, pour aller faire des courses, pour aller en centre-ville...?*

R1: entre 10 et 30 minutes... plus fréquent à pied... à vélo parfois aussi et le tram... pour le travail encore c'est vrai s'il y a des réunions ailleurs ça peut être le tram ou le bus, on va dire 30 minutes aussi...

*Question: diriez-vous que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ?*

R1: oui... j'ai pas de contraintes et même si je prends les transports... ça se passe bien... c'est pas très très loin en fait... je suis à 10 minutes de l'arrêt... même pas 10 minutes je crois...

*Question: et pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

R1: comme je vous disais pour les réunions soit pour aller en ville... ou s'il fait mauvais parce que je préfère prendre le vélo, mais s'il fait mauvais je préfère de prendre les transports en commun...

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*Question: maintenant on va parler du temps de déplacement quand on est dans les transports en commun... le temps de déplacement ça évoque quoi ? c'est du temps perdu... ?*

R1: non, même pas... ben je sais à l'avance combien ça va me prendre donc je pense pas que... ben il faut bien se transporter d'un endroit à l'autre pour l'instant on se déplace pas par l'esprit... donc il faut bien le compter dans le temps total de vie... c'est pas une contrainte du temps...

*Question: par contre, vous pensez que c'est un temps qu'on peut valoriser ?*

R1: on peut le valoriser en lisant par exemple... je sais pas... au moment où on est assis voilà... c'est bien...

*Question: et par rapport justement au remplissage du tram ou d'un bus ?*

R1: en fait même si c'est trop rempli, ça dure pas trop longtemps, pour moi ça dure pas trop longtemps...

*Question: et pourriez-vous décrire quelles sont les sensations que vous éprouvez quand le tram il est plein ?*

R1: ah ... ben on attend que ça se passe vite (rires) oui... on est pas très à l'aise ...

*Question: et par exemple par rapport aux différents moments de la journée ?*

R1: le soir ça fait longtemps que je le prends pas moi ... je sais plus...

*Question: et quand il est pas plein justement c'est quoi la sensation ?*

R1: ben je pense que oui ça serait inquiétant si vous êtes tout seul .... mais ça arrive par exemple quand on le prend très tôt le matin hein ? quand on va prendre un train ou un truc comme ça c'est vrai que ... on se sent un peu perdue quand il y a pas trop de monde...

*Question: un peu perdue ?*

R1: oui un peu tout seul... on a un peu d'inquiétude peut être...

*Question: et si vous deviez résumer vos déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: le transport en commun... bon l'odeur c'est pas fameux (rires) l'odeur ça sent pas bon... une image ... on imagine quelque chose de plein... un son... c'est bruyant... franchement quand il y a pas de monde tu as envie que ça dure un peu tu vois .... je sais pas si tu es en train de lire et qu'il y a personne tu voudrais que ça soit encore plus long... quand tu vas en ville ou voilà quoi... à la limite moi je préfère d'aller à pied... il y a toujours un peu ce sentiment d'étouffement dans le tram... et puis la liberté peut être... du temps... même s'il y en a beaucoup hein... mais de ne pas aller le cherche moi je pars direct... mais il faut pas oublier que je suis pas loin hein ? je suis à 30 minutes de la ville à pied c'est 30 minutes... pour moi c'est pas énorme, pour moi marcher c'est un plaisir donc ... à vélo aussi ... c'est un plaisir aussi... après on est bien contents qu'il y ait les transports quand on va loin pour des réunions et qu'il fait froid

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*Question: habituellement, que faites-vous pendant vos déplacements en transport en commun ?*

R1: lire... j'ai souvent ma tablette avec moi et je lis... mais c'est court 30 minutes en fait... le temps de la sortir et de lire ben oui...je lis ou je regarde les mouches... je regarde dehors (rires) je papote pas avec mes voisins hein

*Question: pourquoi ?*

R1: je sais pas... ah ouais ça c'est...ça m'arrive rarement...

*Question: il y a des gens qui essaient de communiquer avec vous ?*

R1: c'est rare hein... pas vraiment... non...

*Question: et vous avez eu envie un jour de parler avec quelqu'un ?*

Question: moi comme ça non, moi c'est pas mon caractère... ben si on me dit quelque chose je réponds je suis polie, mais... ça me va l'ambiance. .. distante...

*Question: est-ce que par exemple, le fait de lire ou de regarder dehors, ça change en fonction du but de déplacement ?*

R1: oui, bien sûr... quand on est détendue pour aller en ville, faire un tour, s'acheter quelque chose oui effectivement.. on lit plus facilement... je pense que quand on va en réunion on est en train de penser ... on va au travail... c'est plus stressant ça c'est sûr, mais c'est pas le fait du transport... hein...c'est pas le transport qui te stressera plus... bon, on partira peut-être plus tôt ou ... voilà... mais c'est vrai que les horaires je regarde trop les horaires parce que je sais que si j'ai une réunion à 9h je sais que si je pars à 8h15 je vais trouver quelque chose dans le transport... je sais qu'ils sont là, surtout les trams hein ... même les bus... c'est plus l'habitude des horaires comme ça été à une époque... il faut bien regarder l'heure avant...

*Question: si vous pouviez faire quelque chose d'autre pendant le temps de déplacement, ça serait quoi ?*

R1: je sais pas... aucune idée.. je vois pas ce que l'on pourrait faire... mon imagination s'arrête là... je sais pas...

*Question: quels services permettraient d'améliorer votre temps de déplacement en transport en commun ?*

R1: ben c'est sur ... on peut dire diminuer le nombre de gens, mais ça c'est difficile.. c'est aussi peut être à nous d'attendre le prochain, mais bon...

*Question: et par rapport à la qualité du temps ?*

R1: ben que ce soit pas plein hein ? c'est sur ... la qualité c'est la quantité de gens qu'il y a à l'intérieur hein... plus on est nombreux, pour moi moins c'est de la qualité hein...on est les uns sur les autres... il faut que ça resté airé ... quand il y a plein de monde on est confinés, on peut pas trop...

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, employée, 57 ans

---

### Retranscription Entretien N° 14

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: alors... on va parler du temps de déplacement en transport en commun... donc d'abord pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ? quels horaires, quels modes de transport, comment vous l'utilisez ?...*

R1: alors mes horaires donc le matin porte à porte je pars à peu près à 8h15 enfin non, porte à porte il faut que je parte à 8h du matin... de chez moi et j'arrive ici (au boulot) à 8h55... j'utilise le tram... je marche un km, je prends le tram, je descends du tram et je marche 1 km...

*Question: avez-vous d'autres déplacements, par exemple, pour aller en ville ?*

R1: oui oui... très souvent... euh... pour mon travail c'est deux fois par jour et puis ça peut être plus... minimum deux fois... par jour... un allé un retour et ça peut être plus...

*Question: d'accord et... vous pourriez dire que vous êtes satisfaite des déplacements que vous faites ?*

R1: oui, je peux dire que je suis satisfaite du mode de déplacement... par rapport à ce qui s'est passé avant... ça pourrait être mieux, mais par rapport à ce que j'ai connu avant parce que ça fait bientôt 20 ans... plus de 20 ans que j'utilise le transport euh... j'avais bus et tram....

*Question: et pour quelle raison ça a changé ?*

R1: je suis sur la ligne E donc je suis sur une nouvelle ligne du tram alors qu'avant je prenais un bus pour venir dans Grenoble et ensuite un tram ...

*Question: et par rapport au confort ?*

R1: oui, beaucoup plus de confort, parce que c'est le tram, parce qu'il y a plus de place, parce qu'il y a plus de trams et parce qu'il est climatisé...

*Question: diriez-vous que vous avez le choix dans les modes de transport que vous utilisez ?*

R1: euh... j'ai le choix...je pourrais venir à vélo, je pourrais venir en voiture...

*Question: et pour quelles raisons préférez-vous les transports en commun ?*

R1: pour le côté pratique ... alors si prenais la voiture je pense que je serais bloquée, je sais qu'il y a des embouteillages... comme j'ai des horaires bureau, je serais vraiment à 20h30 je serais dans les bouchons... vers le rondou... je sais que c'est bouché... si je passe par le centre-ville c'est la porte de France je sais que c'est bouché... donc je la prends pas... et si c'est à vélo euh c'est faisable, c'est très agréable, simplement comme j'ai un travail de relation avec le public et qu'ici c'est pas très pratique pour se changer, pour se doucher, euh... bon je le fais pas... ça me ferait quand même ... 15km... 30 km par jour c'est déjà pas mal... mon mari il l'a fait pendant 20 ans, mais moi j'ai pas envie... maintenant il est à la retraite...

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*Question: euh... en parlant du temps de déplacement... ça évoque quoi pour vous ? est-ce que vous trouvez que c'est un temps perdu ?*

R1: non... c'est du temps ... parce que c'est un peu plus de trois quarts d'heure ... ça fait 1h et demi ... pour moi c'est pas un temps perdu non, parce que c'est un temps où je... ça me permet de réfléchir à certaines choses par rapport à mon travail... je ne lis pas dans le tram, mais je pourrais... mais je le fais pas... c'est pas une perte du temps non... pour moi c'est une un moment de pause, un moment de réflexion par rapport à mon travail ... ou par rapport à mon travail... c'est bien...

*Question: pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez, par exemple, quand le tramway il est plein ?*

R1: ah non, c'est pas agréable, c'est des sensations d'étouffement ... ça m'arrive... quand il y a des soucis ça m'arrive de laisser passer un tram... mais j'ai un travail ben je n'ai pas d'enfants qui m'attendent et j'ai un travail où je ne dois pas pointer donc voilà c'est pas dramatique... parce que je pense que si on a des rdv, des horaires à respecter, je pense que les gens ben ils le prennent ...

*Question: et par exemple par rapport au moment de la journée, est-ce que c'est différent quand vous prenez le tramway le matin et le soir... ?*

R1: ah ben oui, c'est autre chose... la journée c'est plus agréable, il y a moins de monde... ben moi je prends le tramway dans les heures de pointe ... donc il y a plus de monde... je prends le tram le matin entre 8h et 9h donc c'est vraiment l'heure de pointes des bureaux et le soir je prends le tram entre 17h15 et 18h15 donc c'est la sortie des bureaux aussi c'est pareil...

*Question: et le weekend, par exemple ?*

R1: ah ben oui le weekend ça m'arrive de le prendre s'il y a une manifestation sur Grenoble... ça m'arrive même de le prendre pour aller au restaurant à Grenoble le soir... pour pas avoir le souci de me garer...

*Question: et dans ce cas-là les sensations sont différentes parce qu'il y a moins de monde ? et vous pourriez décrire ça comment ?*

R1: c'est très agréable...après si c'est des horaires tardifs ... et qu'on est une femme seule euh... je ferai attention... je fais attention parce que sur ma ligne il y a un squat au terminus de la ligne et donc je fais attention à ne pas y me mêler à certains groupes de personnes... mais si je suis avec mon mari c'est pas pareil ou si on est deux c'est pas pareil...

*Question: si vous deviez résumer vos déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: une image... euh... une pause... c'est un moment de... un temps pour soi, il faut le faire... moi je vois les gens sont tous sur leurs téléphones... une image ben d'être tranquillement assise sur le fauteuil... avec un temps pour soi... et puis un son .... ça serait pas mal qu'il y ait de la musique dans le tram ah oui, mais non tout le monde a ses machins là ... un son... ah ben c'est plus bruit de conversations de tout le monde... et une odeur ... pas d'odeur.. ah ben si c'est le matin ça va ... si c'est le soir c'est plus la transpiration....

*Question: quand vous dites... il y a tout le monde avec ses machins, avec ses écouteurs... ça veut dire que ça vous gêne... ?*

R1: ben ça veut dire que les gens s'isolent... pour moi c'est ça... je trouve que le tram... oui ça peut être un temps pour soi, mais si on se met des écouteurs dans les oreilles, est-ce que c'est vraiment un temps pour soi ? c'est vraiment... le fait de s'isoler, de pas faire attention aux autres, d'être dans son monde, dans sa bulle...

*Question: et vous, vous le faites ?*

R1: ben non... parce que je pense que c'est mon âge... c'est pas ma génération et parce que je supporte pas les écouteurs dans les oreilles... et quand je suis assise dans le tram je m'évade très vite... très vite j'ai l'esprit ailleurs...

*Question: il y a des trajets ou de modes de transport que vous préférez ? où vous profitez on va dire ?*

R1: et ben moi j'aime bien les transports en commun... ici... bon trois quarts d'heure c'est pas beaucoup ... mais c'est joli quand même le cadre par où on passe, c'est agréable, euh... ce qui est agréable c'est que je regarde les boutiques en passant ...



### 3. Pratiques et valorisation du temps

*Question: et justement par rapport à ce que vous faites ... pendant le trajet... c'est quoi les activités ?*

R1: c'est l'évasion... le tram... c'est très agréable alors que si c'était la même chose en métro, c'est pas la même chose... le fait que c'est du mur... c'est .. on voit rien... ça change tout de suite quand il y a des portions de métro en aérien... hein... le tram c'est vraiment ce côté agréable, on est vraiment dans la ville, dans la nature et on est à l'extérieur...

*Question: donc vous vous évadez, et... c'est la seule activité ou ça peut changer, par exemple, quand vous allez au resto ?*

R1: dans la portion du tram... c'est toujours la même chose...

*Question: et par rapport aux interactions qu'il y a dans le tram ?est-ce que ça vous arrive des gens qui veulent parler ou discuter ?*

R1: oui.. il y a des fois où je me dis ça tombe toujours sur moi... (rires) déjà... ça fait bientôt 30 ans.. enfin plus de 20 ans que je prends le transport donc il y a des visages qui me sont très familiers et je pense que j'ai un visage familier aux autres... donc même si les gens me parlent en fait c'est parce qu'ils me... on se reconnaît au bout d'un moment dans ces horaires là... après parmi les gens qu'on connaît pas oui, il y a des fois des gens perturbés... puis il y a des gens très agréables...

*Question: mais ça vous arrive souvent ?*

R1: je sais pas... peut être oui... pour moi c'est presque... même si ça arrive c'est plutôt agréable, c'est des moments agréables, ça peut arriver, mais c'est pas le plus...

*Question: et vous, est-ce que vous vous sentez de provoquer une interaction au bout d'un moment parce que vous voyez quelqu'un ou si vous voyez une situation ?*

R1: ouais, mais ça non, pas trop.. je le fais pas... parce qu'on est dans un milieu clos et parce que ben je sais pas trop la portée que ça peut avoir... la dimension que ça peut prendre...

*Question: et si pouviez faire quelque chose d'autre... pendant vos temps de déplacement ça serait quoi ?*

R1: ben... par exemple, si je suis seule c'est l'évasion ... si je suis pas seule c'est la discussion... c'est bien pour discuter tout le temps en embêtant pas trop les gens autour... euh... téléphoner je le fais pas... j'aime pas téléphoner dans le tram...

*Question: pourquoi ?*

R1: ben parce que c'est pas privé... parce qu'en fait quand on parle si on entend pas bien on a tendance à parler forte du coup tout le monde en profite... on croit qu'on est tout seul, mais non, on est pas tout seul...

*Question: est-ce qu'il y aurait des services qui permettraient d'améliorer votre temps de trajet, votre temps de déplacement ?*

R1: pour moi non... mais dans l'amélioration des trajets, ce que je trouve qui pourrait être fait, c'est que je trouve que le prix de tickets de tram c'est encore cher... je pense que ça limite le fait que les gens l'utilisent... au niveau de la périodicité je trouve que c'est pas mal dans les heures bureau après dans la journée c'est peut-être un peu juste et alors je trouve que là où vraiment ça pêche c'est pour les personnes qui ont des difficultés mobiles, je trouve que ... je ne sais pas si les chauffeurs sont très vigilants quand ils ferment la porte et quand ils démarrent et je vois des personnes âgées qui mettent du temps entre la porte et le siège et des fois c'est limite... donc c'est ça qu'il faudrait améliorer.. comment ... quelqu'un qui rentre avec une canne qui a des problèmes pour marcher, entre le temps où il rentre et il va s'asseoir souvent il est pas assis que le tram démarre et que la personne elle a le soubresaut ... et entre le moment où il doit se lever par rapport à la station il faut qu'elle fasse vite... le tram s'arrête, le temps qu'elle se lève, qu'elle ajuste sa canne et qu'elle sort ... des fois ... je pense qu'il les voit pas en fait... donc je sais pas...

*Question: et un service pour votre temps de déplacement ?*

R1: ben ce qui serait bien c'est qu'il y ait des gens qui passent pour la sécurité ... pour rassurer les gens, ça serait pas mal...

*Question: comme des contrôleurs ?*

R1: Non, mais pas le côté autorité, mais plus le côté je suis là pour vous aider... parce qu'en fait c'est les chauffeurs qui font tout... par exemple, l'autre fois il y a eu un arrêt brusque du tram et il y a eu une dame qui est tombée ... c'est le chauffeur qui s'arrête, c'est le chauffeur qui va voir la personne... s'il y avait des personnes dans les wagons là bon le chauffeur il aurait pas à se poser ces questions-là ... alors il y a peut-être la douceur de la conduite et ben faire attention quand les portes s'ouvrent et se ferment, des fois moi ça m'est arrivé de me faire coincer dans les portes.

#### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, employée, 60 ans

---

### Retranscription Entretien N° 15

#### **1. Configuration de mobilité quotidienne**

*Question: Alors... on va parler du temps de déplacement en transport en commun... principalement, mais pas que... donc... d'abord j'aimerais que vous me parlez de vos déplacements quotidiens... en termes d'horaires, modes de transport, tout ce que vous voulez ...*

R1: ben moi d'habitude je prends le train... tous les jours parce que je travaille à Voiron et donc je sors de chez moi, j'habite à côté de la gare donc c'est 10 minutes jusqu'à la gare, après je prends le train Grenoble- Voiron c'est environ 15-20 minutes... et puis je vais à mon boulot et là ben... c'est tous les jours comme ça...donc environ c'est 45 minutes aller et 45 minutes retour...

*Question: est-ce que tu as d'autres déplacements quotidiens à part le déplacement domicile-travail ?*

R1: oui... ben normalement deux fois par semaine je vais à une salle de sports... je marche environ 12 minutes, sinon je prends le vélo 5 minutes... ça fait 20 minutes aller -retour. ...

*Question: Est-ce que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ?*

R1: Oui... il y pas ... sauf s'il y a des soucis avec le train, c'est un peu rare, mais sinon ça va... il y a pas de soucis pour moi...

*Question: diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de transport au quotidien ?*

R1: oui... à part le train j'ai aussi les Trans-Isère... dans les trains il y a deux options donc en fait j'ai trois options pour aller au boulot... et je prends celle qui va plus vite...

*Question: et... quand vous prenez pas le vélo, pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?*

R1: quand il pleut... quand c'est loin... ben quand c'est assez loin... ou quand je suis fatiguée...

#### **2. Représentations du temps de déplacement**

*Question: quand on parle de temps de déplacement, ça évoque quoi pour vous ? c'est du temps perdu ?*

R1: ben non, c'est pas un temps perdu... des fois ça m'arrive de lire, ça m'arrive de dormir un petit peu, écouter de la musique... donc... parce que comme j'avais déjà dit je prends 20 minutes dans le train... donc j'ai 20 minutes pour faire... des fois ça m'arrive de manger aussi, prendre le petit-déj...

*Question: pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant les déplacements en transport en commun ? par exemple, quand le bus ou le tramway est rempli ?*

R1: les sensations... ben le souci c'est que comme on est pas habitués ou maintenant on est pas habitué à les prendre, oui, c'est embêtant, c'est fatigant... mais si on le fait pas souvent, c'est pas.... il y a pas de souci, mais c'est vrai que c'est pas agréable...

*Question: Et au contraire... les sensations quand le tramway il est vide ou le bus ? c'est différent ?*

R1: oui, ça change... ben c'est mieux, il a pas de bruit, t'es toute seule, t'es tranquille, c'est à dire... il y a pas quelque chose qui va te déranger, te déconcentrer...

*Question: et si vous deviez résumer vos déplacements en transport en commun en une image, un son et une odeur, quels seraient-ils ?*

R1: une image... les montagnes... une odeur... ben c'est compliqué ... non, il y a pas une odeur particulière... peut-être des fois l'odeur de certaines personnes... la sueur...mais pas forcément mauvais mauvais... mais fort... et le son... il y a les sons de la machine qui parle à la sncf... "Prochain arrêt"...

*Question: il y a un trajet et un mode de transport que vous préférez ?*

R1: moi ... j'aime les trains... mon image quand je prends le train c'est les montagnes en fait il y a une partie... bon la plupart du temps tu regardes à droit et à gauche et il y a toujours les montagnes, c'est jolie que ce soit l'automne, l'hiver, l'été et le printemps c'est très très joli ... j'adore, j'aime, c'est très tranquille...

### **3. Pratiques et valorisation du temps**

*Question: habituellement que faites-vous pendant vos temps de déplacement en transport en commun ?*

R1: moi le matin je prends mon petit-déj... je fais ça... et pour le retour...soit je dors un petit peu, soit je prends un livre ou sur mon portable aussi j'ai des choses à lire...

*Question: est-ce que ces activités varient en fonction du moment de la journée et aussi du but du déplacement ?*

R1: oui ça change, parce que par exemple comme je te disais je prends mon petit-déj... j'ai pas le temps de lire... si je prends 10 ou 15 minutes pour manger j'ai juste 5 pour lire ou bon... je vais pas lire 5 minutes...et pareil pour le retour si je suis fatiguée après ma journée de travail, j'ai pas trop envie de lire... je mange pas, par exemple, je dors... ou ça m'arrive d'écouter de la musique ...

*Question: et par rapport aux interactions qu'il y a dans les transports en commun... vous en pensez quoi ?*

R1: il y a presque pas d'interactions... mais... ça arrive si une personne me demande quelque chose, si le train va jusqu'à Lyon ou si on peut s'asseoir là ... mais il y a pas trop d'interactions... moi ça me va... parce que même moi je cherche pas à parler avec quelqu'un ou à avoir une interaction avec les gens... sauf si j'ai besoin de demander quelque chose aussi...

*Question: Et justement, s'il y a des gens qui viennent vous parler, vous vous sentez comment ?*

R1: pour moi ça dépend... si c'est une personne âgée je me sens un peu plus à l'aise.. que si c'était un jeune... parce que la personne âgée ... bon pas forcément que les personnes âgées, mais elles donnent plus de confiance... une personne plus jeune ... je sens que c'est plus pour m'embêter...

*Question: si vous pouviez faire quelque chose d'autre dans le temps de déplacement, ça serait quoi ?*

R1: je sais pas... même ... écouter plus de musique.. ?

Question: est-ce qu'il y a des services qui permettraient d'améliorer votre temps de déplacement dans les transports en commun ?

R1: pour moi c'est des services par exemple... comme à Lyon, les bornes pour valider sont à l'intérieur... des fois il faut le prendre et après sortir du tram pour valider et rentrer...ou même les codes de l'application tag&pass... ils pourraient les afficher à l'intérieur du tram...

### **4. Caractéristiques individuels**

Femme, 27 ans, employée

## Annexe 3. Retranscriptions acteurs institutionnel de mobilité – SMTC et Grenoble Alpes Métropole

Retranscription entretien auprès du Président du SMTC – Yann Mongaburu

*[>Question?]: Donc je vous fais d'abord une intro... je fais mon master avec Luc... Master Innovation et Territoire... et je travaille sur les questions du temps dans la mobilité... mon mémoire il porte sur le temps de déplacement ... je travaille sur les pratiques et les représentations du temps... que les personnes ont ici à Grenoble... Alors... on a trois parties... D'abord, quel est votre rôle dans la mise en place et la gestion du système de transport de l'agglomération grenobloise ?*

[>R1]: Alors, l'autorité organisatrice des mobilités qui est le SMTC se charge à la fois de planifier l'évolution des déplacements sur le moyen et long terme, donc on a relancé le Plan de Déplacement Urbains qui vise à définir comment on souhaite se déplacer à échéance 2030 dans notre territoire... ça c'est la première fonction de l'autorité de mobilité... et la deuxième fonction c'est au quotidien, plus à court terme, de créer des services de mobilité qui sont par ailleurs mises en exploitation auprès des différents exploitants donc il y a la semitag pour ce qui relève les transports en commun, mais il y a d'autres opérateurs de mobilité avec lesquels on travaille pour le vélo, pour la voiture partagée ou même pour pouvoir prescrire des orientations de déplacement auxquelles les différentes collectivités doivent répondre... c'est le cas en premier lieu de la métropole qui est notre collectivité cousine, mais c'est aussi le cas des communes, du département, de la région, de l'Etat avec qui on peut travailler pour améliorer les services de mobilité... c'est les deux fonctions de l'autorité de mobilité, planifier l'évolution des déplacements sur le long terme et donner des consignes pour l'exploitation, la création de services de mobilité au quotidien.

*[>Question?]: vous , comment intervenez-vous directement dans le système de transport ?*

[>R1]: il y a un premier enjeu qui est celui de la mise en cohérence entre le ... à la fois les objectif de planification et l'exploitation au quotidien, j'ajouterai entre le rêve, l'envie, le désir, qui est assez partagé communément dans la population de comment on voudrait pouvoir se déplacer, et la façon dont on se déplace aujourd'hui... parce qu'on est tous pris dans ce double paradoxe d'une façon de concevoir, de penser, de vouloir le territoire... et en même d'avoir des pratiques en ce moment qui sont assez éloignées... de ce qu'on aimerait pouvoir vivre communément. Quand on fait dessiner aux habitants, aux enfants ou aux anciens la représentation du territoire et comment on aimerait pouvoir s'y mouvoir, on a des choses qui sont assez consensuelles, assez fortes , tout le monde aimerait qu'il y ait moins de congestion et un peu moins de voitures, que la voiture soit un peu plus partagée et un peu moins polluante, que le vélo soit un peu plus pratiqué et un peu moins dangereux pour les piétons... tout le monde aimerait qu'il y ait des espaces publics qui soient reconfigurés pour laisser plus de place à la vie sociale, à l'intensité sociale et en même temps nous sommes tous dans des pratiques de déplacements qui sont pas celles qu'on aimerait voir sur le réseau donc tout le rôle de la collectivité c'est pas d'inventer un objectif à la place de ce que les habitants dessinent, c'est d'accompagner les transitions qui sont déjà à l'œuvre... à mon sens, la représentations du territoire elle est forte, elle est commune, elle est consensuelle sur là où on veut aller...le rôle de la collectivité c'est de dire que ces transitions elles puissent se faire à la fois de la façon la plus rapide possible et la plus douce... et de permettre que le rythme de transition s'accélère tout en ayant plus de douceur dans les bascules que ça veut dire dans la vie quotidienne...

*[>Question?]: et vous, avez-vous des améliorations à faire ou à apporter au système de transport ?*

[>R1]: ben d'abord c'est d'avoir une vision qui soit vraiment multimodale... on a depuis les années 70 un débat presque religieux entre ceux qui voudraient pas qu'on touche à la voiture et ceux qui voudraient qu'on fasse des transports en commun de partout et qui voudraient qu'il y ait plus de voitures... euh... moi je crois que la façon de se déplacer s'appuiera sur les différentes solutions de mobilité, que la voiture elle a une place aujourd'hui et elle aura une place demain... pas la même place qu'aujourd'hui et ça sera pas les mêmes voitures qu'aujourd'hui... je crois que le vélo a sa place, que la marche, dont on a pas parlé, pendant des années est une pratique de déplacement non

seulement massive hein ? sur l'échelle communale de Grenoble c'est 60% de déplacements qui se font à pied, mais surtout universelle... c'est le seul mode de déplacement que tout le monde utilise... c'est celui qui est commun, qu'on utilise ensuite le vélo, les transports en commun ou la voiture, on est tous le matin quand on se lève à pied, et on est tous le soir en rentrant chez soi à pied.... donc on a une façon de recréer du commun à partir des modes de déplacement, à partir de l'habitant, à partir de l'humain... donc il faut pas penser les choses comme des tubes dans lesquels on fait passer des voitures, ou de tramways ou des bus, mais de penser tous ces outils là comme des outils qui viennent aider les déplacements qu'on souhaite faire, la liberté de déplacement, c'est quelque chose qui est inaliénable, les modes de déplacements c'est des outils pour ces éléments-là....

[>R1]: l'autre gros changement qu'on a à faire c'est de ne pas penser seulement en termes de flux ni même de territoires ni même d'humain, c'est de repenser la notion du plaisir qui peut y avoir à vivre le territoire et à se mouvoir dans un territoire... on pense les choses trop souvent de manière très fonctionnelle alors que dans nos vies les déplacements prennent une place, un temps qui est très important, mais qui est un temps de vie, de plus en plus.... et qu'évidemment selon là où on vit, évidemment sur les modes de déplacement qu'on utilise, on a d'autres effets que simplement se déplacer... quand on utilise une voiture on a un rapport intime à la voiture, quand on utilise pas la voiture, on peut avec le vélo découvrir la ville autrement... on a aussi d'effet sur le stress, sur la santé, sur l'énergie, sur la façon d'être en contact avec les voisins (ou pas) si on est dans une vision plus ou moins fonctionnelle... donc remettre le déplacement à la fois au service d'un aménagement du territoire qui soit plus en proximité, une métropole en archipel, mais aussi de vies où on ré inclue, réintègre la notion de plaisir qu'on a tellement abandonné....

*[>Question?]: le plaisir de se mouvoir ?*

[>R1]: et pas que se mouvoir, de ... le plaisir de la vie... si j'ai la possibilité de me déplacer à pied pour aller faire mes courses de quotidien, j'ai une autre vie sociale qui s'organise que si je vais en voiture... tout le monde rêve que les gosses puissent aller à l'école à pied, c'est un rêve qui est très commun... ben, depuis 10 ans les enfants vont de moins en moins à pied à l'école... et on voit bien que là c'est pas qu'une question de déplacement et fonctionnalité, c'est une question d'autonomie de la personne, de comment on crée aussi de la vie sociale autour de ces activités là... euh... le déplacement il est pas hors d'un territoire, il est pas hors d'activités ... on se déplace toujours pour (accent) quelque chose, on va toujours vers un endroit.. Donc la façon dont on conçoit le territoire, dont on conçoit les lieux, et les activités sociales qu'on en crée, les communautés qu'on crée, elles viennent évidemment questionner les modes de déplacement et remettre des intensités sociales, c'est de remettre de modes de déplacement qui sont plus doux et plus partagés que la voiture individuelle....

*[>Question?]: je crois qu'avec ça on peut enchaîner... sur le confort... parce que quand vous parlez de prendre du plaisir... normalement on parle de confort... qu'évoque pour vous le confort quand on parle des usagers du réseau ou des habitants en général ?*

[>R1]: ben le premier confort si vous le permettez... c'est le confort du déplacement universel qui est la marche... ahm... c'est le premier confort qu'on a à recréer... et qui est par si évident... moi je suis toujours marqué... on a un enjeu sociétal qui est énorme au niveau sociétal dans les années à venir et c'est le vieillissement de la population... et tout le monde convient utilement du fait qu'il faut aménager le logement pour permettre à chacun de vivre de manière autonome le plus longtemps possible... là aussi on a un commun d'objectifs et de représentations qui est très fort, qui est très prégnant, très consensuel mais ... si on veut faire face à ce défi sociétal il faut pas juste qu'on ait des logements qui soient bien adaptés, il faut qu'on puisse sortir de son logement... et avoir une autonomie... il faut qu'on ait le boulanger, le buraliste, le boucher à proximité.... ça pose une question d'aménagement du territoire... est-ce qu'on favorise le commerce de proximité ou est-ce qu'on favorise les grandes surfaces qui sont éloignées... ça pose une question d'espace public parce que si j'ai un espace public qui est confortable pour sortir de chez moi à pied et pour pouvoir aller chez le commerçant à pied, j'ai une capacité d'autonomie à domicile qui n'est pas du tout

la même que si j'ai peur de sortir de chez moi... si j'ai peur à la fois... ou le sentiment d'insécurité que je peux avoir dans l'espace public et donc premier sentiment d'insécurité que je peux avoir il est lié à la voiture avant d'être lié à d'autres sentiments d'insécurité dont on parle beaucoup ... le premier il est lié à la voiture.... quand on a fait la démarche de métropole apaisée et la diminution de vitesse à 30 km/h... en règle appliquée dans les 44 communes... le premier élément qui a guidé le choix de maires parce que c'est chaque maire qui a pris cette décision ... et ce qui est fort c'est qu'on a 44 maires qui l'ont pris au même moment ensemble... mais c'est chaque maire qui a pris cette décision c'est que nos anciens... euh... comme nous plus jeunes, les enfants, ont peur de la vitesse de circulation des automobiles et donc on voit bien que le mode de déplacement que jusqu'à présent était plus utilisé mais qui l'est de moins en moins depuis une dizaine de l'automobile il baisse.... a créé des fractures sociales, des fractures générationnelles, des fractures territoriales... qu'aujourd'hui il nous faut recoudre et notamment autour de ce qui est le déplacement le plus universel... la marche... quand on parle de confort si on essaie de penser le territoire et les déplacements à partir de celui qui est à pied... on arrivera à reconstruire un confort pour tous les usagers...

[>Question?]: *si j'ai bien compris... pour vous le confort est directement lié à l'autonomie...?*

[>R1]: d'abord lié à la qualité de l'espace public... euh...et un espace public qui ne doit pas être fonctionnel mais qui doit être au service de l'intensité sociale de vie... une rue... ce n'est pas la même chose qu'une route... euh... une rue ce n'est juste un espace où l'on circule... plus ou moins en voiture, plus ou moins à vélo, plus ou moins en transport en commun... c'est d'abord un espace où l'on vit, c'est d'abord un espace de mixité sociale, c'est d'abord un espace où on peut rencontrer, c'est un espace où l'on manifeste, c'est aussi un espace où l'on s'exprime, c'est aussi un espace où on peut croiser son voisin ou pas... la fête des voisins c'est quand même merveilleux... la fête de voisins c'est un jour où on sort de chez soi pour se mettre dans la rue, ça dit tout, un espace public c'est un espace qu'on partage ensemble et qui avant d'être un espace de circulation quel que soit le mode de déplacement, est d'abord un espace de vie... si on conçoit les espaces comme ça, on recrée du confort mais ça pose des questions qui sont très différentes... ça pose des questions sur la végétalisation, les arbres c'est pas juste une question de faire beau même si esthétiquement c'est quand même plus agréable d'avoir de la nature en ville... c'est aussi une question d'acclimatation, c'est aussi une question de chaleur, c'est aussi une question de captation de pollution, c'est aussi une question de confort pour vivre l'espace public... le mobilier, les bancs, depuis 20 ans on a progressivement en France supprimé les bancs...on a supprimé des bancs par peur que des marginaux les utilisent ou que les jeunes viennent fumer le soir et fasse du bruit où alors les anciens il voulaient dormir...et quand même on se rend compte que quand même ceux qui marchent le plus sont les anciens et que les anciens nous expliquent qu'ils ont besoin des bancs pour s'asseoir... parce que sinon ils ont pas d'autonomie, parce qu'ils sont très à l'aise avec la marche, c'est le public qui marche le plus... mais ils ont besoin d'espaces d'aération, de respiration, de pause et on a à la fois besoin des bancs pour que les jeunes puissent se retrouver sur l'espace public et à la fois besoin des bancs pour que les anciens puissent non seulement se reposer mais aussi rencontrer du monde et profiter de l'espace public comme un espace de rencontre... c'est une autre façon de concevoir l'espace qui nous est commun tant qu'on le conçoit comme un espace de circulation....

[>R1]: donc le confort irait ... avant d'aller parler de circulation, c'est de vie ?

[>R1]: ben bien sûr... il y a pas des gens qui se déplacent sans objectif, on se déplace toujours vers quelque part.... et donc il faut d'abord se questionner sur le qui, sur le pourquoi et sur le vers où pour trouver la solution qui est adaptée à la personne... sinon on fait du déplacement un objectif, alors que c'est un moyen et c'est un moyen pour mieux vivre...

[944,1] [>Question?]: *euh... avez-vous connaissances d'expérimentations ou des projets qui vous inspire dans ce sens là ?*

[>R1]: plein...je suis d'une culture assez anglo-saxonne donc je suis très ouvert aux expérimentations, à ce qu'on teste, qu'on voit ce qui fonctionne, ce qui fonctionne pas avant de généraliser et on a fait plusieurs... et de la même

façon je suis assez ouvert à regarder ce qui se passe de mieux ailleurs et plutôt que d'essayer d'inventer la poudre ici, d'essayer de dupliquer ici ce qui se fait de mieux ailleurs... et des fois c'est des choses qui sont très simples... euh, et des fois il y a d'autres qui sont moins simples, mais quand on s'inspire de ce qui se fait ailleurs on arrive à le faire beaucoup plus vite et souvent beaucoup mieux que quand on essaie d'inventer tous seuls ici... c'est le cas des plans piétons... je suis arrivé aux responsabilités ... j'ai demandé pourquoi il y avait pas un plan piéton et personne avait pensé plus que là à mettre des plans piétons dans les arrêts bus... et la semitag a accepté le défi et a trouvé des superbes entreprises qui ont fait le boulot et on l'a fait super vite en prenant appui sur ce qui se passait ailleurs... on a fait des plans piétons dans tous les abris bus qui permettent de servir à la fois les usagers du réseau de transports en commun et ceux qui n'utilisent pas les transports en commun mais dans l'abri bus on sait qu'il y en a un et on sait qu'on peut trouver de l'information donc celui du plan du quartier avec qu'est-ce qu'il y a à 800 mètres autour d'un abris bus toutes les rues identifiées et une représentation qui ne soit pas nord-sud comme des super géographes experts mais qui soit qu'est-ce qu'il y a en face de moi, qu'est-ce qu'il y a derrière moi comme n'importe quel usager de l'espace public pourrait le concevoir.... c'est quelque chose de tout bête qui était facile à dupliquer parce que ça s'est passé ailleurs... c'est quelque chose de tout bête mais dans la dernière enquête qu'on a fait auprès des usagers des transports en commun qui est plébiscité à 80% des usagers qui s'en servent régulièrement et ... quand on a fait métromobilité, on a fait une application mais qu'on a voulu pensé dès le départ comme vraiment multimodale, résultats on est à 200 000 téléchargements de l'application dans le territoire et si je dois parler plus d'expérimentations... celle qui m'a peut-être plus touché c'est Chrono en marche qu'on a lancé dans le cadre du laboratoire Lemon... qui est un laboratoire où on réunit le SMTC comme autorité, la semitag comme exploitant, transDev comme partenaire industriel avec un actionnaire minoritaire de la semitag et au départ de cette expérimentation ça s'appelait Chrono augmenté, c'est comme ça que ça avait été pensé et le questionnement était comment est-ce qu'on arrive à que les gens se représente qu'ils sont à 800 mètres d'une ligne Chrono et une ligne Chrono c'est une ligne à haute fréquence autant en amplitude horaire ben la même chose que le tram... en fait c'est un bus mais quand même qui a les mêmes services qu'un tramway... et le questionnement est comment les gens se rendent compte qu'ils sont en gros quasiment une ligne de tram pas loin de chez eux... et on a eu un travail avec des start-ups, avec des entreprises, etc.... pour voir comment ils peuvent nous accompagner à faire des choses sympas sur les débousoles au sol, sur le nouveau mobilier, sur de la nouvelle signalétique, sur la reprise d'une rue avec une application numérique qui a permis à 200 enfants dans une école de redessiner la rue... ce qu'on fait jamais dans une réunion publique... 200 enfants qui viennent en même temps que les adultes pour définir ce que c'est la rue dont ils rêvent... il y a eu tout ça dans cette expérimentation, cet intergénérationnel, cette mixité sociale, cet envie d'essayer d'autres choses et il y a eu des expressions très très fortes qui m'ont beaucoup marqué... c'était au début du mandat... des personnes qui me disaient "redonnons-nous envie et plaisir à la marche"... et ce qu'on avait conçu comme Chrono augmenté, quelque chose d'assez technologique comment j'augmente la vision qu'on a du territoire s'est transformé en marche.... comment on part de l'habitant qui sort de chez lui à pied et à qu'il faut juste donner envie de continuer ce plaisir universel de la marche et cette accessibilité, ce confort du territoire, cette couture urbaine pour qu'il puisse se déplacer non seulement rapidement, tout ce qu'on veut, mais aussi avec plaisir, avec confort....

*[>Question?]: et c'est quoi la suite de chrono en marche ?*

[>R1]: ben la suite de chrono en marche c'est qu'on va reprendre la rue Ampère cette année, les travaux ont lieu cet été après avoir continué la concertation sur la façon d'apaiser cette rue... la première demande a été du coup de l'apaisement, de réduire la vitesse, la demande de végétalisation où on est en train de travailler... donc c'est vraiment dans ce quartier là et on est en train de travailler de duplique de la signalétique piétonne au sol plutôt que d'avoir de la signalétique verticale qui est assez routière en réalité... de la signalétique au sol avec des bousoles, etc. qui permet non seulement d'être beaucoup plus adapté à une ville qui n'est pas que pour les adultes, mais qui est une ville aussi pour les enfants et les enfants ils ne regardent pas 1mètre 70 au-dessus du sol... ils regardent le sol... donc

repenser la signalétique en fonction de ça... c'est venir accompagner non seulement en autonomie des enfants, mais une ville qui est faite pour tous, tous les âges de la ville et pas seulement pour l'actif masculin de 40 ans, blanc...

*[>Question?]: Et si on parle de la réflexion temporelle, qu'évoque pour vous la valorisation du temps de transport pour les usagers ?*

[>R1]: elle est compliquée cette question.... parce qu'on a très souvent, quand on échange, on travaille avec les habitants et avec les salariés, une très fausse représentation de ce que c'est le temps de parcours... j'appelle ça le temps de parcours.... et on a très souvent une fausse représentation, on a une surreprésentation du temps dans les transports en commun ou du vélo et une sous-représentation du temps de déplacement quand on est en route... et le premier sujet il est là quand même...je me dis que j'ai tel déplacement à faire, du coup comme tout le monde je passe d'un mode de déplacement à l'autre et c'est heureux hein, ça n'existe plus les gens qui utilisent que la voiture ou les transports en commun... c'était dans les années 70... je sais j'étais pas né, mais ou alors ça existe plus... tout le monde passe d'un mode à l'autre.... par contre, on se pose systématiquement la question de je veux aller là, quel mode j'utilise ? et à ce moment- là, on donne toujours plus de temps aux transports en commun que ce qu'ils n'en prennent ou on donne toujours plus de temps au vélo que ce qu'il en prend et on donne toujours moins de temps à la voiture que ce qu'elle en prend... dans l'application métromobilité, euh... quand on l'a lancé en septembre 2014, c'était la première application qui mettait tous les modes de déplacement et donc un guide donc... je pars de là et je veux aller là... et ça vous dit quelles sont les différentes solutions en termes de temps de parcours... dans la majorité des cas le vélo est le meilleur mode de déplacement... ensuite les transports en commun, et de temps en temps, mais assez rarement la voiture elle est plus rapide que les deux autres modes de déplacement... assez rarement et plutôt sur de la longue distance que sur de la courte distance ... la moitié de nos déplacements font moins de 3 kms ... sur la moitié de nos déplacements la voiture est toujours en échec en termes de temps de déplacement et pourtant c'est toujours en termes de temps de déplacement qu'on choisit la voiture...toujours... on choisit pas la voiture parce qu'elle est moins chère, on choisit la voiture parce qu'elle est moins stressante, on choisit pas la voiture parce qu'elle est moins polluante, on choisit la voiture parce qu'elle nous paraît plus rapide... mais elle nous paraît, mais la plupart du temps elle ne l'est pas... et donc on a une vraie contradiction et c'est qu'on est en train tous de vouloir aller plus vite, ce qui pose des questions sur nos modes de vie quand même, je sais pas si la volonté d'aller plus vite n'est pas une accélération dans les psychotropes, mais c'est une autre chose... mais au-delà de ce débat-là sur le rythme de nos vies, on va très très vite vers le mode de déplacement qui n'est pas le plus rapide... et toujours néanmoins au nom de ce rêve de rapidité... ça pose beaucoup de questions....

*[>Question?]: est-ce qu'il y a pas d'autres raisons pour lesquelles on dirait que c'est plus rapide... mais c'est par exemple quand je sors de chez moi je peux la prendre et je suis plus autonome... il y a pas une question d'autonomie dans la voiture ? dans le temps de déplacement, la façon dont on vit le temps de parcours ?*

[>R1]: j'entends votre questionnement, mais je suis assez proche des métropolitains lambda et c'est vrai que quand il m'arrive ... je pars de Vizille et que je dois arriver à Grenoble le soir ... et je vais dire à la personne que je retrouve je suis là dans 20 minutes parce que je vais estimer mon temps de déplacement comme ça... et qu'en fait je mets 45 minutes à arriver parce que j'ai sous-estimé le temps de déplacement en voiture moi-même... c'est quelque chose d'assez commun... je comprends ce que vous dites, c'est pas parce que c'est commun que c'est juste... je comprends ce que vous dites quand vous dites la représentation de "je suis plus autonome", mais si je suis en voiture, est-ce que je suis plus autonome que si je suis à vélo ? peut-être dans ma représentation, mais pour le coup en termes de trajets j'ai beaucoup plus de trajets qui sont possibles à vélo... s'il m'arrive un pp un accident il y a beaucoup moins de chances que l'accident soit grave si c'est à vélo que si c'est en voiture... et puis si mon dérailleur à vélo il déraille c'est plus facile à réparer que si mon moteur il s'arrête... je suis pas sûr que la voiture nous fasse gagner en autonomie... mais je pense qu'on a un rapport intime à la voiture où il y a quelque chose qui nous rassure... mais qu'est ce qui nous rassure dans un objet qui nous coûte cher, qui nous prend du temps, qu'on estime tous comme dangereux,



parce qu'en fait on trouve ça très bien quand c'est nous qui sommes au volant, mais quand c'est l'autre on trouve tous ça dangereux... je connais pas de parents qui disent pas à ses gamins de faire gaffe dix fois avant de traverser la rue... qu'il soit usager de l'automobile ou pas... tout le monde conçoit ça comme un outil dangereux pour l'humain... et en même temps on a un rapport intime dont je crois pas que ce soit l'autonomie, je crois pas que ce soit le temps de parcours même si c'est au nom de ces valeurs là qu'on s'y réfère... je pense qu'il y a autre chose qui se joue, qui est plus de l'ordre d'une augmentation de soi-même...d'une puissance qu'on se donne... quand on est à pied, à vélo ou en transport en commun, on est toujours que soi dans un outil soit qui n'est pas le notre, transport en commun, qu'on partage avec les autres.. qu'on a pas possédé ... soit sur le vélo qui est une augmentation de soi, mais sans doute à échelle humaine, on reste soi... dans une voiture on se donne une augmentation à quelque chose qui dépasse notre humanité qui est assez questionnant sur de quoi on a besoin pour se rassurer... et de quoi avons-nous besoin de nous rassurer....

*[>Question?]: dans ce sens là, avez-vous connaissance d'expérimentations, des travaux qui prennent en compte le temps dans le système de transport ?*

[>R1]: pleeeein ! euh.. plein dont certains qui ont été menés dans l'agglomération, certains avec Luc Gwiazdzinski euh... sur les bureaux de temps.. évidemment, la question du temps elle pose normalement trois questions qui sont très différentes... je m'excuserai auprès de Luc mais je parlerais par de rapport à la nuit ou du rapport au dimanche, mais je vais rester sur trois autres sujets déjà... le premier sujet c'est que là encore on est pris dans des paradoxes qu'on aime pas bien regarder en face... le premier c'est qu'on veut passer de moins en moins de temps, en tout cas c'est ce qu'on dit, dans les transports.... et c'est qu'on voit tout le temps, tout le temps, tout le temps... c'est que le temps de transport reste depuis un siècle à peu près le même....que ce qui a augmenté c'est la distance parcourue... à chaque fois on a augmenté l'efficacité des transports que ce soit la voiture, les transports en commun le train enfin... dès qu'il y a une efficience, une amélioration de la rapidité d'un mode de transport, ça va pas réduire le temps de transport, ça va augmenter la distance qu'on parcourt... c'est pourtant pas ce qu'on dit qu'on veut... mais c'est ce qu'on fait... et c'est tout déjà sur l'urbanisation, etc... qui est juste la résultante de ça... et le premier rapport entre le temps et le transport c'est ça, on dit tous qu'on passe trop de temps, on le dit depuis un siècle, mais à chaque amélioration technologique, quel que soit le mode de transport, on utilise le même temps pour augmenter la distance... on est quand même des animaux bizarrement faits... le deuxième sujet c'est la question de l'articulation entre les temps de la vie... qui a été posée il y a très longtemps, c'est les questions des bureaux de temps qui remontent aux années 70, enfin mises en œuvre années 80... et on a fait quelques objets assez intéressants pour le coup dans l'agglomération dans les années 2000... qui est de comment on travaille pas seulement sur les services de mobilité, notamment de transport en commun ou d'autres mais qu'on travaille aussi sur le générateur du déplacement pour étaler le déplacement et éviter des effets de congestions qui peuvent être de congestion routière hein... si on étalait les prises du travail pour que tout le monde ne commence pas à 8h mais qu'on échelonne un peu plus on aurait beaucoup moins d'effets de congestion routière... c'est vrai aussi dans les transports en commun donc dans l'agglomération ce qu'on a connu c'est d'échelonner les horaires de prise des cours à l'université parce qu'on avait une saturation dans les transports en commun... trop d'étudiants sur trop peu de temps....donc un travail du SMTc avec l'université pour que les horaires de cours ne soient pas toutes à 8h... de façon à ce qu'on puisse avoir un meilleur service parce qu'on a échelonné le moment où chacun... il y a des choses intéressantes qui ont été faites comme celle-ci... sur l'université, au lieu d'acheter je sais pas combien de rames de tramway, en échelonnant un petit peu les horaires ben on a réussi à offrir un service qui est assez satisfaisant... il reste beaucoup en termes de coordination du temps mais c'est des choses qui sont très explosées... je pensais à un élément c'est la question des écoles... on pourrait retravailler sur les horaires des écoles, on voit bien le nombre d'établissements que ça concerne sur les entreprises où on arrive pendant les pics de pollution à avoir des entreprises qui dérogent l'heure d'arrivée, etc... pour permettre à chacun de se déplacer autrement que ce qu'il a conçu habituellement... c'est un travail he

horloger, c'est un travail surtout de prise de conscience de chacun parce que c'est un travail qui ne dépend pas seulement de la collectivité publique et qui met chacun, entrepreneur, administration, étudiant, travailleur en responsabilité d'intervenir ... et le troisième sujet qui est peut-être le plus compliqué aujourd'hui c'est combien on est en train de passer d'une vie sociale, pour le pire et le meilleur d'ailleurs, d'une vie sociale très structurée où on avait des temps de la vie qui étaient à peu près semblables entre les différentes catégories de la population à des temps de la vie qui sont de plus en plus dissemblables... et je dis pour le pire et le meilleur parce que ça pose des questions sur le système de transport, c'est de l'entretien mais au-delà du système de transport, encore une fois le mode de transport n'est qu'un moyen, c'est pas un objectif, ça pose des questions sur ce qui fait vie commune... à la fois on a des individus qui ont gagné en liberté, qui sont pas assignés à des horaires de bureau et où c'est plus facile aujourd'hui de pouvoir aménager ses horaires, pouvoir choisir du temps partiel ou décaler un peu parce que moi je suis pas matinal ou au contraire je veux sortir tôt du boulot avec sa vie familiale, etc.... et en même temps aujourd'hui on a une partie de la population qui travaille en noir décalé... 25% de la population qui travaille le dimanche ou régulièrement.... et ça pose des questions sur quels sont les espaces qui nous restent de commun pour autre chose que de la vie professionnelle, pour autre chose qui ne soit codifiée par le marchand... et même pour les créateurs d'animation, de communauté, le système de transport c'est évidemment un questionnement puisqu'il y a quelques années on avait des horaires spécifiques où on savait qu'il fallait travailler, de jours etc... et aujourd'hui on voit de plus en plus que c'est .... continue... parce en fait nos rythmes de vie sont beaucoup plus écorchés, beaucoup plus dissemblables, beaucoup moins semblables... on gagne sur certains aspects ... c'est beaucoup moins facile à réguler pour la collectivité publique notamment sur l'angle des transports que quand une vie est semblable pour chacun... ça questionne sur quels sont les espaces qui nous restent comme communs en tant que société, quels sont les espaces d'aération qu'on sauve pour ne pas être toujours en flux tendu et toujours plus vite plus loin plus fort...

---

#### Retranscription entretien auprès de Thiphaine Bretin, chargée de projet élaboration du Plan de Déplacements Urbains – Grenoble Alpes Métropole

*[>Question?]: je commence par un sujet ... alors ... quel est votre rôle dans la mise en place et la gestion du système de transport de la métropole grenobloise ?*

[>R1]: donc moi je travaille sur les études de prospective sur les transports collectifs et aussi sur le Plan de Déplacement Urbain donc c'est les études à moyen, long terme pour le développement des transports collectifs d'un côté, et le Plan de Déplacements Urbains c'est à l'horizon 2030.... donc pour le coup c'est multimodal, c'est pas que transports collectifs et l'idée c'est de produire un plan d'action avec des actions qui pourront être réalisées à court terme, 2020, 2025 jusqu'à 2030 et ensuite post 2030...

*[>Question?]: c'est tout ce qui est aussi l'auto-partage, la mise en place de parking relais ...etc.?*

[>R1]: dans le PDU il y a tout ça, après moi du coup je m'appuie sur les experts au sein du SMTC et la métropole pour réaliser ce plan d'action parce qu'il y a tout un service qui s'occupe de l'usage de la voiture, des nouvelles mobilités et donc je m'appuie sur eux sur ces questions-là, sur le vélo il y a aussi une référence...donc moi je coordonne le PDU, les actions du PDU donc je vais piocher de la matière...

*[>Question?]: comment intervenez-vous concrètement sur le système de transport ?*

[>R1]: moi j'ai pas d'action concrète à court terme par contre par exemple je travaille sur le développement de la ligne chrono 1 qui s'arrête à Meylan et qu'on voudrait prolonger jusqu'à Montbonnot donc là c'est les études en amont pour définir les opportunités pour le faire par rapport à la fréquentation qu'on peut attendre de ce prolongement, à l'organisation, à ce que ça apportera à l'organisation du réseau pour la métropole....donc c'est vraiment de la prospective... si tu veux vraiment des gens qui ont des actions concrètes à court terme c'est plutôt

dans le service de Céline ou Olivier, ou Laurent Arnould qui est en discussion permanente avec les habitants et les élus et qui vont décider de changer tel arrêt ou d'adapter l'offre à un moment donné, mais... eux ils ont des actions concrètes à court terme, mais... moi ça deviendra des actions concrètes, mais je suis dans la face amont quoi...

*[>Question?]: quelle est la vision prospective de l'institution sur la mobilité ?*

[>R1]: alors par rapport aux transports collectifs, par exemple, je pilote quelque chose, une étude qui s'appelle schéma de transports collectifs structurants et donc là l'idée c'est de ....on travaille... on a fait un diagnostic sur l'ensemble de lignes structurantes et on a pris en compte à la fois le réseau tag, mais aussi les lignes ferroviaires, les lignes de car transisère... alors on voit comment ça fonctionne aujourd'hui, on voit ce qui dysfonctionne aujourd'hui et à la fois avec l'AURG on a une vision de l'évolution sociodémographique de population, emploi, services, pour anticiper les besoins futures et donc on travaille sur l'amélioration de l'ensemble du réseau, là aussi c'est à l'horizon 2030, mais avec des actions qui pourront se mettre en place avant... par exemple on pense au maillage du réseau de tramway, pour l'instant le tramway... ben chaque ligne de tramway a son infrastructure propre, des fois les lignes se croisent, mais c'est une ligne, une infrastructure, tu as juste un petit tronçon commun dans le centre-ville... et là l'idée c'est que par exemple on crée une nouvelle ligne, par exemple le tram E qui empruntera un bout de la ligne A, ensuite un bout de la ligne E, un bout de ...voilà... donc ça c'est une des grosses orientations sur ce schéma des transports collectifs 2020-2030 et après du coup aussi on réfléchit en différents types de lignes, on a des lignes rapides périurbaines qui viennent depuis le périurbain avec qu'il y a plusieurs arrêts dans le périurbain et ensuite qui file plus vite vers le cœur-dense ... on a des lignes de rocade, l'idée ça serait de renforcer certaines lignes de rocade, type BHNS, ... les lignes de rocades tout est tag, par contre dans les lignes rapides périurbaines on a des lignes tag, des lignes transisère et on a aussi le ferroviaire on pourrait le mettre dans cette catégorie... et après on a un troisième type de ligne, c'est les lignes radiales qui du coup sont orientées vers le centre-ville élargi et qui ont des gros niveaux de service, par exemple, justement la C1, la C3, la C4, et C2 aussi... la C5 elle est rocade...

*[>Question?]: quelle amélioration apporteriez-vous au système de transport ?*

[>R1]: alors déjà il y a tout ce qu'il y est fiabilisation de l'offre actuelle donc on ... là c'est plus Olivier qui travaille là-dessus actuellement, mais on veut poursuivre et dans notre schéma TC 2030 on compte prévoir de l'argent aussi là-dessus c'est tout ce qui est amélioration de temps de transport bus, priorité au feu, peut-être plus de voies réservées à la fois pour diminuer le temps de transport, mais surtout pour les fiabiliser et que les gens se disent pas...je suis pas sûr d'arriver à l'heure donc je vais pas prendre le bus... donc ça c'est le premier point, c'est fiabiliser l'existant... on a aussi une orientation qui est de mieux adapter l'offre à la demande parce qu'il y a certains secteurs, c'était un choix en politique, d'avoir des lignes qui ont la même fréquence tout le temps, mais à certains bouts de lignes des fois on a beaucoup moins de personnes donc ça c'est une autre piste d'amélioration c'est d'essayer de mieux faire correspondre l'offre à la demande et le maillage tramway nous permettrait ça parce qu'on pourrait ... ça nous permettrait de créer un peu artificiellement des terminus partiels de lignes... du coup dans certains bouts de lignes où il y a pas grand monde, on diminuerait du coup l'offre... après pas partout parce qu'il y a des endroits où il y a beaucoup de monde actuellement, mais on sait que dans les évolutions d'emploi c'est des secteurs qui montent du coup c'est un peu une analyse fine ... par secteur... je pense que c'est les deux améliorations principales après il y a forcément le développement d'offre... on sait qu'on a des, par exemple, on parle toujours de la ligne E au sud en fait elle s'arrête au milieu d'une cour dense et du coup ben ça veut dire que tous les gens du sud qui veulent aller vers le centre-ville élargi, ils sont obligés d'avoir une correspondance et donc ben on sait que ça c'est un point compliqué donc après une autre amélioration c'est le développement d'offre donc ça serait par exemple prolonger le tram, mais c'est des coûts... il y a aussi créer un pôle d'échange au niveau du Sablon parce que pour l'instant il y a la ligne de tram B qui passe dans un sens, il y a plusieurs lignes de bus qui la coupent, mais il y a pas d'arrêt de tram B qui permet de faire les échanges donc... c'est ... ça fait partie... c'est pas du développement d'offre la création d'un pôle d'échange, mais c'est aussi un investissement ...

*[>Question?]: là on va parler du confort... qu'évoque pour vous le confort pour les usagers ?*

[>R1]: euh... c'est pas ma spécialité ça... du coup c'est le confort à l'intérieur de ? ... moi je travaille plutôt sur les pôles d'échange, là où on attend, donc là pour moi il y a le confort ben le confort minimum c'est comment on peut attendre à l'abri, sous un espace éclairé voilà, mais après il y a tout une réflexion sur quels services on met au pôles d'échange .... sur certains pôles d'échange ça pourrait être intéressant d'avoir des services plus importants, des commerces quand ça brasse beaucoup... après il y a plein de points d'échange où ça c'est difficile à mettre en place parce qu'il y a pas un flux assez important, mais après... donc au point d'arrêt il y a pas mal de choses à faire... il y a le truc de base... que les gens sachent quand est-ce que leur bus ou leur tramway arrive... le tramway sur le réseau tag c'est quasi fait partout, mais par exemple sur les lignes transisère on a pas l'info du prochain départ en temps réel...

*[>Question?]: comment intégrer vous les questions de confort dans vos réflexions ?*

[>R1]: on a une réflexion sur les pôles d'échange... donc on a classé les pôles d'échange par type de pôle, alors ça c'est une réflexion en cours pour faire un schéma de pôles d'échange... donc on a les grands pôles de correspondance, on a les pôles d'accès au réseau de transport collectif structurant depuis les massifs où là on sait qu'il va falloir mettre en place des parcs relais, en fait chaque type de pôle correspond à des enjeux et derrière à des principes d'aménagement ... et même avant des services type commerces et tout il y a les services du type je veux pas me faire voler mon vélo donc avoir du stationnement sécurisé pour les vélos et les voitures, des cheminements pour les piétons de qualité enfin.... donc il y a toutes ces réflexions dans le schéma des pôles d'échange...

*[>Question?]: avez-vous connaissance d'expérimentations ou des travaux qui prennent en compte le confort dans un système de transport urbain ?*

[>R1]: euh...ben je dirais qu'on prend en compte au quotidien par exemple sur flotibull il y a les réflexions d'aménagement ben le flotibull c'est là où le tram A va être prolongé en on espère que la ligne ferroviaire va être déplacée et donc ça fera un gros pôle d'échange et là il y a des réflexions encore une fois sur ben justement qu'est-ce qu'on va mettre pour que ce soit agréable ou confortable....

[>Question?]: qu'évoque pour vous la valorisation du temps de transport pour les usagers ?

[>R1]: ben je pense que c'est quelque chose déjà de très important que les gens...bon on a parlé de la fiabilité et tout ça, je pense qu'il y a un travail aussi sur ... les gens ont toujours l'impression que la voiture est plus rapide et dans nos calculateurs d'itinéraires quand on compare les temps de trajets en voiture et en tc en général en voiture ça va plus vite, mais parce qu'on prend pas en compte le temps de recherche d'une place de stationnement et du coup... c'est un peu erroné... donc une des actions qu'on pourrait... qui pourrait être mise en place, après c'est compliqué de calculer le temps de recherche de stationnement, mais c'est déjà dans les comparateurs de montrer... ben d'avoir les temps réel... après justement dans le schéma TC 2030 .. on a fait des mesures en partant du centre-ville ou en partant de Grand'place pour voir le soir en heure de pointe jusqu'à où on pouvait aller en tc et jusqu'ou on pouvait aller en voiture et on voit quand même que si on est au cœur du centre-ville on peut aller plus loin en TC qu'en voiture donc en prenant en compte les embouteillages, etc... par contre dès qu'on est plus en centre-ville, par exemple à Grand'place on va plus loin en voiture sauf à certains endroits, sauf à un corridor précis, mais la voiture reste quand même efficace quoi.... ben ça dépend vraiment de là où les gens habitent... il y a certains corridors qui sont très bien desservis et il y a plein d'autres endroits où effectivement la voiture c'est quand même... ça reste plus efficace parce que c'est compliqué de... quand l'habitat est diffus c'est compliqué de mettre en place un service tc performant... par contre il y a valoriser le temps, valoriser le coût, parce qu'en fait ça coûte moins cher les TC que d'avoir sa voiture... il y a à valoriser la pollution... mais là c'est plus de campagnes de sensibilisation...

*[>Question?]: ça se recoupe un peu, mais comment intégrez-vous les questions temporelles dans vos réflexions ?*

[>R1]: ben sur la réflexion schéma TC 2030 on réfléchit ben, les offres qu'on propose... pour l'instant on est dans le schéma, mais après il faudra voir comment ça se distribue dans la période de la journée... prendre en compte selon

les scolaires, les heures de pointes ben tout ça... et dans le PDU il pourrait y avoir des actions, en tout cas on réfléchit sur l'aspect décalage des horaires de travail, des choses comme ça pour essayer de diminuer les pointes quoi...

*[>Question?]: et je sais pas, mais ça veut dire que la valorisation du temps de transport ça va être toujours que ce soit plus court ?*

[>R1]: non, moi je pense qu'avant que ce soit plus court le plus important c'est la fiabilité, ce qu'on disait tout à l'heure... donc d'être sûr que si normalement un horaire théorique on met 20 minutes ben on mettra 20 minutes et pas plus voilà... je pense que c'est plus important que la rapidité.. bon après... il faut faire les deux mais...

*[>Question?]: avez-vous connaissance d'expérimentations ou de travaux qui ont pris en compte le temps dans les systèmes de transport ?*

[>R1]: ben là dans le schéma TC on pourrait revenir un peu sur ce principe là... ce qui effectivement pour 2014 c'était d'être vraiment super lisible et on sait que la chrono c'est telle amplitude horaire etc.... après si on veut mieux adapter l'offre à la demande du coup ... on pourrait revenir un peu à cette idée peut être avec des demi-fréquences à certaines horaires... ce qui posent d'autres questions parce que par exemple les demi-fréquences , le tram, le bus qui s'arrête plus en amont.. ben son conducteur est quand même là il faut quand même le payer et comme c'est une grosse partie du coût du service en termes d'économie c'est pas forcément intéressant..

## **Annexe 4. Guide d'entretien auprès des usagers du système de mobilité de l'agglomération grenobloise**

### **Thème A : Configuration de mobilité quotidienne**

1. Pourriez-vous me parler de vos déplacements quotidiens ? (horaires, modes)
2. Diriez-vous que vous êtes satisfait de vos déplacements quotidiens ? (horaires, confort)
3. Diriez-vous que vous avez le choix dans vos modes de transport ?
4. Pour quelles raisons utilisez-vous les transports en commun ?

### **Thème B : Représentations du temps de déplacement**

5. Qu'évoque pour vous le temps de déplacement en transport en commun ? (temps perdu/temps valorisé)
6. Pourriez-vous décrire les sensations que vous éprouvez pendant vos déplacements en transport en commun ? (selon le remplissage, selon les horaires et les jours)
7. Si vous deviez résumer vos déplacements en TC en une image, un son, une odeur quels seraient-ils ?
8. Quels trajets et quels modes de transport préférez-vous ?

### **Thème C : Pratiques et valorisation du temps**

9. Habituellement, que faites-vous pendant vos temps de déplacements en transport en commun ?
10. Ces activités varient-elles selon le mode de transport, le moment de la journée et le but du déplacement ?
11. Que souhaiteriez-vous pouvoir faire pendant vos temps de déplacement ?  
Quels services permettraient d'améliorer votre temps de déplacement

### **Thème D : Caractéristiques individuelles**

Âge, catégorie socio-professionnelle

## **Annexe 5. Guide d'entretien auprès des gestionnaires de mobilité de l'agglomération grenobloise (SMTC – Grenoble Alpes Métropole)**

### **Thème A : Compétences**

1. Quel est votre rôle dans la mise en place et la gestion du système de transport ?
2. Comment intervenez-vous concrètement sur le système de transport ?
3. Quelles améliorations apporteriez-vous au système de transport ?

### **Thème B : Intégration du confort dans les réflexions**

4. Qu'évoque pour vous le confort pour les usagers ?
5. Comment intégrez-vous les questions du confort dans vos réflexions ?
6. Avez-vous connaissance d'expérimentations ou de travaux qui ont pris en compte le confort dans le système de transport ?

### **Thème B : Intégration de la réflexion temporelle**

1. Qu'évoque pour vous la valorisation du temps de transport pour les usagers ?
2. Comment intégrez-vous les questions temporelles dans vos réflexions ?
3. Avez-vous connaissance d'expérimentations ou de travaux qui ont pris en compte le temps dans le système de transport ?

## Annexe 6. Retranscription (non-exhaustive) du Focus Group réalisé au Musée du Temps Libre

Date : 17 mai 2017

Explication de la thématique du mémoire et relecture de la description exquise dans le bus...

[>R1]: C'est marrant comment le corps est vachement plus présent ici que dans l'autre exercice en ville... c'était vraiment le paysage qui été présent...

[>R2]: c'est pas ma tasse de thé de faire ce genre de choses... de temps en temps ça va pour rigoler... pour voir un peut aussi... pour rigoler.... après si vous me dites demain on recommence je dis non hein ? (rires)

[>Question?]: et le bus, Nicole, t'en penses quoi ?

[>R2]: le bus bon je suis pas folle de bus hein, mais c'était bien parce que le chien a été quand même calme bon, mais ça va... c'était une balade, ça remplaçait la limousine (rires)

[>R1]: ah parce qu'en fait t'étais pas là, mais Juliana nous racontait qu'elle fait un mémoire et du coup elle avait envie particulièrement de savoir ce que c'est le temps de déplacement, comment on le vit... etc.

[>R2]: ouais parce que la plupart déjà tu sais quand ils sont dans les bus c'est pour aller faire les courses ou pour aller travailler... c'est pas la joie hein ? ... t'es bousculé... tout à l'heure je suis passé à côté d'une femme étrangère le chien, elle voulait pas toucher le chien parce que c'est leur religion...

[>R3]: tu crois vraiment que c'est à cause de leur religion ?

[>R2]: ah oui oui, les femmes elles veulent pas quand les chiens... il faut pas les toucher, c'est impure... c'est leur religion... il faut pas s'étonner quand ils gueulent pendant une nuit entière sur les terrasses... les pitbulls et tout ça ils les laissent dehors et quand ils leur donnent pas à manger ben le chien il pleure... c'est des chiens agressifs, ils sont méchants ces chiens... et s'ils ont laissé ... là ... les pauvres ils souffrent hein ? [pas très relevant pour l'étude] ...

[>R1]: mais du coup pour revenir juste au bus ... tu prends vraiment pas souvent les transports en commun?

[>R2]: pas souvent non, parce que moi je suis indépendante et j'aime partir quand je veux et rentrer quand je veux... et souvent je partais, quand j'avais pas le chien, je partais et je rentrais trois jours après... (rires) je voulais pas qu'on sache... il y a pas besoin de savoir ... je partais et moi je restais sur place... quand je vais quelque part je reste, je rentre pas... mais avec lui je suis obligée de rentrer... avant il y avait pas de problème, mais avec le chien je suis obligée de me lever, à midi pour le sortir et le soir allé, il faut le sortir... s'il y a des choses qui m'intéressent à la télé ben je peux pas regarder parce que j'ai le chien à sortir....

[>R2]: ben c'est marrant ouais, ....



[>R4]: ben moi je prends pas non plus les transports en commun... ce que je peux faire à pied je le fais et sinon j'ai la voiture... c'est quelque chose que j'aime pas du tout... la promiscuité, puis moi la voiture à l'époque quand je l'ai eu c'était tellement synonyme d'indépendance et tout ça que... tu es pas retenu par les horaires... c'est quelque chose que dans mon métier aussi il y avait beaucoup alors voilà...

[>R5]: je voulais juste parler par rapport aux horaires... pour \*\*\* les horaires en transport en commun, tu le regarde pas... tu vas prendre le bus, mais tu regardes pas à quelle heure il doit passer et comme ça tu... et puis ... si tu es un petit peu patient, (rires) ....

[>R6]: en plus les dimanches, quand il y a pas beaucoup de transports en commun, on est obligé de regarder les horaires... moi je prends le bus et le tram pratiquement tous les jours... quand on est un peu malade c'est un peu compliqué pour moi avec le dos et ce qui m'agace beaucoup c'est les incivilités... on les pas asseoir une personne âgée, par exemple, ... alors que le jeune il est là... ça m'agace un peu et les incivilités, c'est pas toujours propre, ils mangent et jettent tout par terre...sinon quand on a pas de voiture le tram et le bus à Grenoble c'est pratique, hein !!

[>R2]: les lignes elles sont bien desservies hein !

[>Question?]: et par rapport aux gens qu'il y a autour ? ça vous gêne aussi le fait d'être toujours un peu....

[>R6]: ben déjà par exemple la rentrée universitaire... quand je prends le B, beaucoup le B donc on est tout serrés... on s'accommode, on est bien obligés...

[>R1]: ben la voiture j'aime bien mon indépendance... on est toujours bien habillé alors que le vélo, ben on peut pas s'habiller comme on veut...

[>R3]: ah moi quand je vois le bus passer je me dis, mais comment ils font, la nana avec la poussette, l'autre avec les courses... si le bus il est blindé comment elle fait avec les courses, elle doit avoir peur pour ses œufs.... ah ouais ça c'est quelque chose que souvent je pense hein ? oh mon dieu.... ils ont pas le choix hein ?

[>R6]: moi on m'a volé une fois dans le bus hein ? je mettais des gouttes dans mes yeux parce que j'avais des lentilles et mon sac il était ouvert... on m'a volé mon portefeuille, mais je me suis pas aperçu tout de suite ...

[>R3]: ben quand il est blindé c'est comme le métro il y en a qui ont le coup hein ?

[>R2]: ah c'est une fourmilière...

[>R6]: ah moi je trouvais ça passionnant le métro à Paris... dans le sens où pour moi... c'est exotique pour moi et moi qui ai un peu la phobie des transports ah ben à Paris les doigts dans le nez j'arrivais à jamais jamais me tromper alors que je peux me tromper de direction à Grenoble... de bus.... et je trouvais ça passionnant... c'est une toile d'araignée avec des noms prestigieux Luxembourg... c'est trop bien le métro

à Paris... ah ouais, c'est une fourmilière hein ? tout le monde va .... je trouvais ça passionnant, je pouvais rester des heures assise à regarder ....

[>Question?]: et le paysage ?

[>R6]: il y a des fois ça aboutit sur le métro aérien sinon va évidemment il y en a pas... mais le métro ça m'a fasciné...

[>R1]: moi je voulais rebondir sur ce que tu disais les mamans avec les poussettes et tout et tout, c'est vrai que dans le bus et aussi dans le métro et là encore plus il a même pas le paysage ... je trouve que ça... on voit vachement la vie des gens... on est tous un peu dans la même barque... pour un morceau de temps qui se déplace comme ça... et le fait qu'on soit proche, j'ai l'impression qu'on est vraiment côté à côté des morceaux de vie juste pour un temps un peu court... et pour moi c'est un peu ça aussi mon paysage puisque de regarder par la fenêtre tu vois de passer comme ça d'un monde à l'autre avec ce qu'on laisse...avec ce que les personnes laissent voir quoi ou avec leur petit univers où ... et moi ça me fait voyager, mais comme on est dans cette bulle moi je voyage plus comme ça sur les gens...

[>R3]: moi comme je le prends pas souvent j'arrive pas trop à dire... parce que je reste attentive au trajet parce que je connais pas... il faut avoir le quotidien quoi

[>R1]: ah oui il faut être détendu... ah oui c'est vrai que moi quand je connais pas la ligne ou l'arrêt et que je me plane tout le temps ... c'est stressant...

[>R6]: Alors moi je connais une histoire de deux personnes... c'est ma sœur et son mari... ils se sont rencontrés dans un bus à Florence... ils se rappellent le jour de la date et donc là ils vont fêter parce qu'ils se sont rencontrés dans un bus à Florence... ça a été le coup de foudre mutuel... elle faisait un voyage avec une copine et elle était "oh, mais qu'est-ce qu'il est beau, mon dieu" et ben elle est tombée amoureuse de lui même... et en fait ils se sont vus, ils se sont plus, la copine elle faisait un peu la médiation parce que ma sœur parlait pas anglais et il l'a suivi à Grenoble, il a tout laissé tomber et il l'a suivi à Grenoble... c'est magnifique quoi, ils se sont rencontrés dans un bus !

[>R1]: mais c'était un bus qui faisait des longs trajets ? c'était pas un bus comme le C6 qui s'arrête tout le temps ?!

[>R6]: non non, c'était des courts trajets... oui oui parce qu'il travaillait à Florence, il faisait des études d'œnologie, il travaillait dans un vignoble, elle visitait la ville avec sa copine et ça a été paaaff ! et ils vont fêter leurs 40 ans... comme quoi il y a aussi des belles rencontres dans les transports en commun...

[>Question?]: même si on parle pas beaucoup avec les autres....

[>R6]: ben oui ... mais il y pas longtemps va j'avais des fleurs dans les mains et un monsieur m'a dit ah elle est belle votre tulipe noir du coup il avait du laurier, du romarin, il m'a donné une branche de laurier, une branche de romarin et on a discuté botanique... dans le tram... non on peut parler, on peut parler...

[>R7]: quand tu as des chiens aussi ça aide... ça aide vachement... quand j'ai Julka avec moi et dès que tu as un animal ils te... alors soit ils te fuient, soit ils viennent parler... et puis les enfants qui ont peur souvent même selon comment toi tu te comportes avec eux ... en fait ils peuvent apprivoiser la peur du chien ...

[>Question?]: est-ce que vous trouvez que les temps dans les transports en commun c'est du temps perdu ?

[>R7]: moi je dirais non... parce que tu te déplaces... plus tu te déplaces, plus le temps va doucement... plus tu te déplaces vite, plus le temps va lentement... en fait le rapport au temps qu'on a n'est pas en fait réel ... c'est à dire qu'en fait quelqu'un qui ne bouge pas, quelqu'un qui marche par exemple a une horloge du temps différente... mais sur une vie on peut gagner une seconde (éclatement de rires) ... mais par contre ça prouve qu'on n'a pas la même horloge du temps en fait parce que par exemple Juliana qui a pris trois fois plus l'avion que moi, elle est vachement ... t'es plus jeune que moi (rires) ...

[>R6]: et pour répondre à ta question ça dépend aussi de dans quel état d'esprit on est... quand on est pas bien ben un voyage de 5 minutes ça peut nous paraître très long... ça dépend dans quel état d'esprit on peut être, dans quel but on voyage... si c'est un voyage d'agrément, si c'est un voyage du travail...

[>Question?]: et par exemple dans le tram ou dans le bus... et que tu vas au travail, c'est quoi la différence...

[>R6]: ben quand tu vas au travail t'es obligé de te soumettre à un horaire que les courses tu peux les faire quand tu veux par exemple le matin tôt il y a trop de monde samedi matin pour aller faire des courses, si tu y vas vers 4h à carrefour... j'essais de choisir mes fuseaux horaires quand il y a pas beaucoup de gens dans les transports en commun... voilà ...

[>R7]: ben .. tu te déplaces, mais rien t'empêche de faire autre chose dans ton esprit... ce que je voulais dire... ça va dans le même sens, mais j'ai l'impression que quand on va dans un bus par exemple, comparé à si on est à vélo ou en voiture... ben à vélo tu conduis, en voiture tu conduis aussi .. ben la différence c'est que quand tu es en bus tu conduis pas donc ben tu peux regarder où tu veux, tu peux fermer les yeux, tu peux lire un truc, tu peux plus rêver dans ta tête alors que quand tu es à vélo ou en voiture tu dois être concentré parce que forcément ben... donc forcément tu as moins le temps de flâner, du coup moi j'aime bien des fois le fait de prendre le train par rapport à la voiture ou parce que ben tu peux faire d'autres trucs quoi...regarder un film, écrire, dormir, du coup ça peut être un temps plus profitable que d'autres modes de déplacement... par contre ça peut arriver selon l'état d'esprit qu'on soit impatient d'arriver ou qu'on trouve le trajet trop parce qu'on est en retard tout simplement.. ou si on appréhende ce qu'on va faire après... ou qu'on se sent pas....

[>R1]: j'ai l'impression que le temps comme ça en trajet moi ce que j'aime beaucoup c'est .. en train où je trouve que par rapport au bus c'est vrai qu'on a , on peut quand même avoir sa petite bulle, on peut

avoir de l'espace... ça va aussi plus vite... ça verse plus ... tu as moins les soubresauts dont tu parlais.. t'es quand même... dans le bus tu peux te laisser un peu flotter, mais comme il y a des arrêts fréquents, des machins, des virages des trucs, finalement c'est du faux flottement c'est à dire que tu peux partir quand même un peu dans des flâneries, des rêveries, mais t'as tout de suite quelque chose qui te raccroche à là où t'es... de manière en peu brusque des fois alors que dans le train le flottement il est vachement fluide... et moi je sais que même quand j'étais plus jeune j'avais beaucoup de mal à lire... c'était vraiment dur... et l'endroit où j'ai réussi à apprendre à lire entre guillemets ... à des moments je pouvais décrocher, mais comme je savais que j'avais un petit bouquin je pouvais revenir et après il y a la sensation d'avancer quoi... je trouve que t'as l'impression que t'avances mieux parce que t'es déjà en mouvement... (rires) ... on est en mouvement et ça nous accompagne, ça nourrit notre moteur, je sais pas comment dire et on est immobiles, mais il y a des trucs.... oui c'est un espace que ce soit pour se sonder personnellement, que ce soit pour découvrir nos trucs, pour écrire quelque chose, je trouve ça vraiment fabuleux... pour moi c'est les meilleurs bureaux... les trains... ohlàlà... après voilà tout ce qui est tram, bus, les trams c'est moins brusque aussi le flottement, c'est moins brusque que les bus... mais dans les bus j'ai l'impression quand même que j'ai plus... ce truc que je disais là qu'on voit la vie des gens, le paysage de la vie des gens... je trouve qu'on la plus dans les bus que dans les trams... je sais pas pourquoi...

[>R6]: ben c'est équivalent... oui... puis quand tu prends les transports en commun tu es obligé de partager des discussions, un écho, tu entends, tu imagines des choses quoi...

[>Question?]: est-ce que vous prenez le temps par exemple d'appeler les gens au téléphone quand vous êtes dans les transports en commun ?

[>R6]: ben non parce que moi j'entends pas bien... la communication elle est pas bonne...

[>R7]: ben moi je sais que c'est difficile, mais depuis que je travaille là et que je fais les trajets tous les jours des fois j'appelais ma grand-mère parce que sinon j'avais pas d'autres moments c'était l'horaire qui allait bien pour l'appeler quoi, mais bon c'est pas le plus pratique... mais... je profitais des 15 minutes que j'avais et que je pouvais faire rien d'autre ouais pour téléphoner...

[>R1]: alors que moi ça me gêne beaucoup autant ça me dérange pas entre guillemets d'entendre les conversations des autres autant quand je téléphone je suis là "je suis dans le bus, je te rappelle dans 5 minutes"...

[>R7]: après ça dépend de ce que tu as à raconter quoi moi c'était des conversations pas forcément super privées ben... pas intimes... par contre c'est vrai ceux qui se racontent des trucs comme ça, c'est chiant... parfois aussi quand ils se racontent des choses c'est intéressant (rires)

[>R8]: des fois tu as envie de faire partie de la discussion ou de rigoler...une fois on avait intervenu avec mon frère, c'était une jeune fille qui pleurait ... on est allé la voir et on lui a dit oh ça va aller c'est pas grave...

[>R6]: ben ça se trouve c'était grave (rires)

[>R8]: ça se trouve c'était grave, mais elle a souri...

[>R6]: puis ce qui est bien dans les transports en commun par exemple j'aime bien la plastique parce que je fais des dessins des fois on tombe sur des un jolie bord de tête un eye-liner très bien fait, c'est ... alors on essaie de pas trop faire poser son regard, mais on regard quand même (rires) ... les adolescents très puberts là ... elles sont magnifiques parce qu'elles se rendent même pas compte qu'elles sont belles et j'imagine ce qu'elles vont devenir quand elles vont... (rires) s'épanouir... et ça c'est toute une fantasmagorie c'est très bien pour ça les transports en commun... les modes aussi... tiens années 70, (rires) ... ah et un truc que j'adore c'est dans les transports en commun quand les gens ont leur courses qu'est-ce qu'ils mangent... qu'est-ce qu'ils ont acheté... ah ça c'est... j'aime bien !!! (rires) ... ben vraiment on est inactifs dans un transport en commun... ou alors je sais pas on peut s'anesthésier, si peut-être que le mouvement, ça peut peut-être anesthésier la pensée, mais sinon c'est très fertile hein ? ... il y a mille choses à regarder, à entendre...

[>R8]: quand t'as pas énormément du temps et que t'es pressé et que tu prends les transports en commun c'est quand même un moment où tu pose tout et tu dis bon... là tu peux réorganiser, c'est un temps où tu peux te réorganiser, revoir ta journée, les choses que tu devais faire... oh putain il faut que j'appelle, je dois envoyer un mail... etc. ... ça te permet de remettre les choses au clair...

[>Question?]: moi il y a quelque chose qui me marque toujours c'est les enfants... moi je trouve que les enfants ils mettent l'ambiance dans les transports en commun...

[>R7]: ben il y a en a qui sont bien.... il s sont bien hyperactifs, les mamans au téléphone du coup il fait ce qu'il veut...

[>Question?]: moi ce que je trouve c'est qu'ils sont complètement transparent... ils vont pas changer, ils vont pas parler plus discrètement juste parce qu'il y a des gens autour...

[>R8]: mais tu sais qu'il y en a que, en peu plus ... parce que sa maman leur a dit ou son papa leur a dit ... de tu sais ils commencent à parler fort et après ils comprennent que ....

[>R1]: ben la dans le texte que j'ai écrit, les conversation que j'ai relevé là c'est des trucs d'enfant... un petit "t'inquiète pas, t'inquiète pas" ... donc voilà c'est génial... et puis t'as la petite fille qui est là "euh tu sais pas parler .. est-ce que je peux avoir du pain eueueu" et ouais c'est vrai que c'est captivant quoi... c'est captivant et... du coup ouais peut être que ça me fait des fois des trucs de prise de recul... mais aussi pour moi un transport qui est réussi entre guillemets... c'est quand j'ai lâché avec ça ben je me suis laissé un peu embarqué par d'autres bulles ben comme ce gamin là et du coup ça me déconnecte de ma vie de mes trucs et je suis vraiment là... c'est vraiment un truc de profiter de cet instant, c'est complètement gratifiant... je sais pas comment dire, mais de toute façon on est obligé d'être là... parce qu'on doit aller d'un point A à un point B donc ... pour moi c'est un des rares moments je peux lâcher des trucs et juste être là et profiter et laisser transporter ça.... pour moi c'est ça un transport en commun réussi, j'ai réussi à ouffff, à déposer...en fin être là....

[>R7]: et quelques fois aussi, quand on prend souvent les mêmes lignes, tiens la dame de machin, tiens monsieur le beau gosse ... des fois on arrive à se repérer... (rires) .. il y a les chauffeurs...

[>R8]: si tu prends tout le temps la même ligne de bus...

[1205,1] [>R8]: il y en a qui sont stressés... moi quand le chauffeur du bus il est stressé, moi ça me mets une tension... parce que ce matin-là il criait sur les gens qui traversait ... je l'ai déjà senti stressé quand il m'a rendu la monnaie de mon ticket parce qu'il a mis 10 secondes de plus que ce qu'il voulait et ça l'agaçait et puis il s'excusait... et du coup après il gueulait sur les piétons... et je me disais, mais il est trop stressé quoi ... tu te dis c'est le chauffeur et qu'il est stressé ça donne pas trop confiance quoi... ou ceux qui klaxonne tout le temps....

## Annexe 7. Document de présentation Forum International « Creative Mobilities » organisé par le SMTC en septembre 2017



### Forum international « Creative mobilities » Culture(s) > Durable(s) < Mobilité(s)



#### 1. Présentation du Forum International

- Le SMTC et l'association Culture et Développement, en collaboration avec d'autres partenaires locaux, organisent le 1er Forum international « Creative mobilities ». Ce Forum s'inscrit dans une recherche de renouveau des politiques de mobilité, de culture et d'aménagement de l'espace public actives sur le territoire de l'agglomération grenobloise.
- Ce Forum s'inscrit dans le cadre des journées **MOUV'2017** qui se dérouleront du 28 au 30 septembre prochain à Grenoble :

##### **Jeudi 28 Septembre 2017**

3<sup>ème</sup> Assises Nationales des Plans de Mobilité – Espace Minatec  
Les Trophées de la Mobilité – PDIE Presqu'Ile  
Soirée de gala – PDIE Presqu'Ile  
Expositions / animations dans l'espace public  
Organisé par : Fédération Nationale des Acteurs des Plans de Mobilité

##### **Vendredi 29 Septembre 2017**

1<sup>ère</sup> Forum International « Creative Mobilities »  
La Ville de Medellín est à l'honneur de l'événement – Espace Minatec  
Expositions et animations dans l'espace public  
Organisé par : SMTC, Culture et Développement et Terra 21

##### **Samedi 30 Septembre 2017**

30 ans du Tram / Fête de la mobilité Durable  
Expositions et animations – Centre-ville de Grenoble et Communes de la Métropole grenobloise  
En association avec les commerçants  
Parcours urbains et living labs (à la suite du Forum)  
Organisé par : SMTC et Semitag, en partenariat avec : Grenoble-Alpes-Métropole, la Ville de Grenoble, l'Université Grenoble Alpes, Culture et Développement et PDIE Presqu'Ile.

#### 2. Objectifs – enjeux

En lien avec les initiatives locales, le Forum vise à contribuer à l'innovation dans les politiques publiques de la culture, des mobilités et de l'aménagement inclusif de l'espace public, notamment par la promotion d'une approche intégrée de ces politiques qui remettent l'humain au centre du développement territorial.

Par un croisement de regards entre des exemples concrets locaux, nationaux et internationaux ainsi que des travaux de recherche portant sur des enjeux transversaux, le Forum a pour objectif d'identifier et d'interroger le répertoire des nouveaux usages et les alliances possibles entre deux secteurs d'intervention de l'action publique, les transports et la culture, autant par la planification urbaine que par l'expérience du sensible. La lutte contre le changement climatique et l'engagement des acteurs de la culture et des mobilités pour atteindre cet objectif sera également un fil rouge des débats, le Forum s'inscrivant dans une série de mobilisations d'acteurs culturels pour le climat.

#### 3. Thèmes abordés

- Arts, culture, mobilité(s): des outils pour sensibiliser, communiquer et fidéliser les usagers/citoyens.
- R&D et l'art d'innover : Artistes et créateurs en entreprise.
- Les transports collectifs et les espaces d'attente : de nouveaux espaces et modes de création et diffusion.
- Les acteurs des mobilités comme programmateurs culturels.
- Mobilité(s), droits culturels et diversité : de l'accès à l'inclusion et à la participation citoyenne par la culture.
- Santé, pollution et changement climatique : Modifier les comportements, les usages, favoriser le changement.
- Bien-être et créativité, (ré) enchanter le fait urbain et l'espace public, intensité de la ville.

#### 4. Format et Pré programme du Forum

Un Forum d'une journée axé sur :

- a) Des échanges d'experts, de représentants de collectivités locales françaises et invitées, notamment la ville de Medellín qui sera à l'honneur du séminaire.
- b) Des séances de dialogue avec le monde de la recherche (2).
- c) Des ateliers contributifs avec une séance de restitution en grand format.
- d) Un mur de bonnes pratiques.
- e) Des visites-découvertes in situ pour les participants étrangers et les villes françaises partenaires.
- f) Un circuit d'animations sur le réseau des transports en commun à destination des usagers /habitants.

#### 5. Les animations à proximité des pôles d'échange

Le circuit d'animations du samedi 30 septembre proposé dans le programme -adressé au grand public- a pour objectif d'inciter à la multimodalité, de favoriser l'interaction sociale et de valoriser l'offre et la diversité culturelle du territoire. Ainsi, des interventions sur l'espace public à proximité des principaux pôles d'échange du système de transport de la métropole grenobloise sont envisagées, en partenariat avec un nombre important d'acteurs culturels et institutionnels locaux et internationaux. Des domaines comme le théâtre, la danse, la chorégraphie, la musique, le design, la photographie, la peinture, l'architecture, ou encore l'écriture, seraient à valoriser sur l'espace public au travers d'animations éphémères ou/et pérennes, inspirées entre autres des bonnes pratiques recensées dans le cadre des travaux du Forum.

Les animations ont pour ambition de :

- valoriser les initiatives et réalisations locales,
- créer des interactions entre la culture, la mobilité et la conception de l'espace public,
- permettre aux acteurs, aux décideurs et aux techniciens de se rencontrer, d'échanger et de concevoir des actions/aménagements communs et de valoriser leurs synergies,
- incuber une dynamique plus novatrice entre ces trois approches.

La mise en place de ces animations pourrait donner une visibilité médiatique importante pour la métropole grenobloise, ses communes et les partenaires de MOUV'2017, ce qui permettrait d'affirmer le caractère novateur du territoire, et de reproduire potentiellement ce type d'initiatives ici et ailleurs.

#### 6. Quelques intervenants du Forum (sous-réserve)

Federico GUTIEREZ ZULUAGA – Maire de Medellín, Yann MONGABURU – Président du SMTIC, Eric PIOLLE – Maire de Grenoble, Jean VIARD – Sociologue CNRS, Jean BLAISE – Directeur artistique, Carolina MARTINEZ TABARES – Chercheuse à l'IFSTTAR, Patrick DEGEORGES – Conseiller Ministère de la Transition écologique et solidaire, Olivier SCHNEIDER – comédien et réalisateur, Représentant ZETA La Paz, Pascal BOLO- adjoint au Maire Ville de Nantes, Luc GWIAZDZINSKI –Enseignant chercheur en géographie, Edouard DOVILLAIRE – directeur R&D POMA, Fazette BORDAGE-créatrice de lieux d'art et culture, Fredrik GERTTEN-réalisateur et journaliste suédois, Matthieu WEMAERE – avocat au Barreaux de Paris et de Bruxelles sur des questions environnementales, Mario GONZALVES – directeur et réalisateur, Lauranne GERMOND- Directrice de l'association COAL, art et développement durable, Tommaso VITALE- Sociologue



SciencesPo Paris, Sonia LAVADHINO – anthropologue et chercheuse à l’EPFL, directrice de Bfluid, Bertrand CABEDOCHÉ – Responsable de la chaire Unesco en Communication internationale, Danielle CLICHE – Directeur du développement Ville de Matagami, Jean-Pierre ELONG MBASSI- Secrétaire Général CGLU Afrique, collectif LE LABORATOIRE.

#### 7. Public cible du Forum et des animations

- Opérateurs de mobilités, aménageurs et développeurs urbains
- Responsables (élus et techniciens) des politiques sectorielles en lien avec la mobilité et le développement durable : santé, déplacements, infrastructures, culture et bien être.
- Réseaux de professionnels en matière de Mobilité et Culture.
- Etudiants et chercheurs qui travaillent en lien avec les sujets abordés et dans le cadre de partenariats (Science PO, Ecole d’Art et de Design, OPC)
- Usagers et population locale

#### 8. Intérêt local (national et international)

- Visibilité des programmes et politiques métropolitaines en lien avec le sujet du séminaire.
- Mobilisation de financements pour des expérimentations locales sur le territoire de l’agglomération.
- Possibilité de développement de partenariats avec d’autres territoires à l’échelle nationale et internationale.
- Rédaction et validation d’un document socle : charte ou principes de Grenoble en lien avec la thématique, et donnant lieu à appel à expérimentation relayée par les organisateurs du Forum sur le territoire et auprès des réseaux partenaires.

Pour participer au Forum, signaler une réalisation sur votre territoire, en cours ou à venir, en lien avec ses thématiques comme exemple de mise en œuvre, si vous souhaitez faciliter la mobilisation active des acteurs de votre collectivité, vous pouvez adresser un mail à l’organisation du Forum: [creativemobilities@territoires-associes.org](mailto:creativemobilities@territoires-associes.org)

Les équipes pourront vous fournir des modèles d’animations territoriales à réaliser et d’autres ressources utiles, en coordination également avec les services du SMTC.

Plus d’informations seront disponibles bientôt sur le site :

<http://journee-mobilite-durable.fr/>  
[www.territoires-associes.org](http://www.territoires-associes.org)

#### **Contacts**

Juliana González-Villamizar  
Chargée de suivi du Forum et des animations au sein du SMTC  
[ludy.gonzalez-villamizar@lametro.fr](mailto:ludy.gonzalez-villamizar@lametro.fr)  
Tél : (+33) 04 57 04 07 51

« Territoires Associés » - Culture, Coopération, Développement  
Un programme initié par « Culture et Développement »  
Direction : Valeria Marcolin  
Contact : [territoires-associes@culture-developpement.asso.fr](mailto:territoires-associes@culture-developpement.asso.fr)  
Tel.: +33 (0)4 76 46 80 29

#### **Contact presse**

Jérôme Barbieri  
Chargé de communication GAM – SMTC  
Contact : [jerome.barbieri@lametro.fr](mailto:jerome.barbieri@lametro.fr)  
Tél: [+33 4 76 59 57 58](tel:+33476595758)