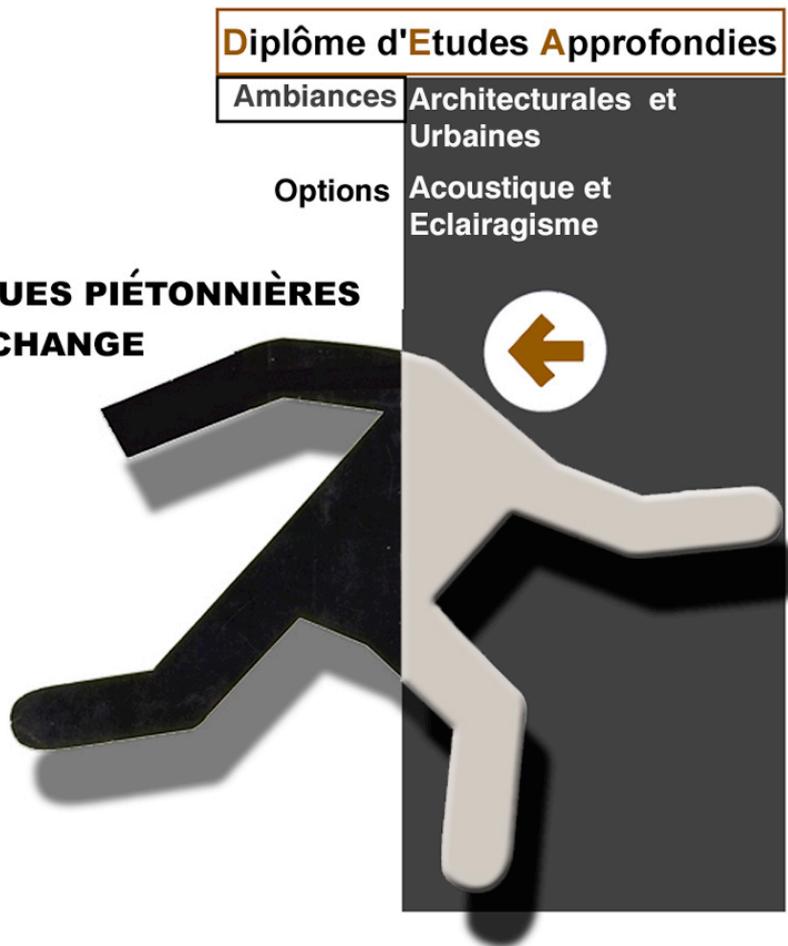


UNIVERSITE DE NANTES-ECOLE POLYTECHNIQUE DE NANTES

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES-CERMA  
ECOLE D'ARCHITECTURE DE GRENOBLE-CRESSON

**ETUDE DES PRATIQUES PIÉTONNIÈRES  
DANS UN PÔLE D'ECHANGE  
MULTIMODAL**



Elaboré par: Mohsen Ben Hadj Salem

Soutenu le 01 Juillet 2003  
devant la commission d'examen composée de

M. Jean-Paul Thibaud

Sociologue, urbaniste, chercheur CNRS au CRESSON

M. Daniel Siret

Architecte, ingénieur de recherche, chercheur au CERMA

et sous la direction de :

M. Henry Torgue

Sociologue, urbaniste, compositeur, chercheur CNRS au CRESSON

## ▷ REMERCIEMENTS

*Je tiens à remercier monsieur Henry Torgue pour sa patience, ses conseils et sa disponibilité.*

*Mes preuves de reconnaissance s'adressent aussi aux chercheurs, enseignants et tout le personnel du GRESSON.*

*Je ne peux conclure, sans remercier tous les gens qui ont gentiment accepté de participer aux enquêtes.*

## ▷ DEDICACES

*Je dédie ce travail à ceux qui ont forgé ma personnalité:*

*\*A mes parents et mes frères*

*\*Aux habitants de l'appartement n° 16...*

*A tous ceux qui font preuve de persévérance.*

## **Résumé**

Les pôles d'échanges multimodaux sont des lieux de transition où s'opère le passage d'un mode de transport à un autre. Dans cette recherche, nous avons soulevé la question des pratiques modales dans un pôle d'échange. Nous avons choisi d'étudier ces pratiques à partir des ambiances qui caractérisent ce lieu.

Cette recherche répond à deux objectifs :

-Un objectif général d'apport de connaissances sur les pôles d'échanges de taille moyenne combinant du bus, du tram et un parc d'échanges automobile, et un éclairage sociologique sur le pôle d'échange et ses acteurs.

-Un objectif opérationnel consistant à développer une aide à la conception, en proposant un outil destiné à alimenter la recherche urbaine.

La recherche s'est déroulée en trois parties. Une recherche bibliographique sur les transports urbains et les concepts urbanistiques et sociologiques nécessaires à l'analyse d'un pôle d'échange multimodal. Le développement d'une réflexion méthodologique, en partant des parcours des usagers, considérés comme l'ossature nécessaire pour organiser la complexité et permettre la lisibilité des pôles d'échanges. L'analyse spatiale et fonctionnelle du site choisi et l'étude de ses caractéristiques sensibles et ses facteurs ambiants.

Nous avons retenu que l'attitude par rapport à l'interface dépend autant des caractéristiques du lieu (équipements, configuration spatiale) que des facteurs d'ambiances (sonore et lumineuse) qui permettent de gérer les rapports que les usagers entretiennent avec cette interface.

### **Mots clés**

Ambiances

Interface

Multimodal

Parcours

Pôle d'échange

Pratiques modales

Sensible

Tram

Transport

## Résumé

<b>I. Introduction</b>	1
<b>II. Situation du sujet</b>	4
1. Mobilité et micro-déplacements urbains	5
1.1 Les modes de transports : quelles articulations dans la ville ?	10
1.2 Monomodalité, multimodalité, intermodalité et partage modal	11
2. L'environnement du déplacement : trois critères pour sa caractérisation	13
2.1 Parcours piétons dans les espaces de mobilité	16
2.1.1 Directionnalité du parcours	
2.1.2 Séquences dans un parcours	
2.2 Différentes approches explicatives des pratiques modales	17
2.2.1 La méthode classique	
2.2.2 L'approche par les attitudes	
2.2.3 L'approche espace-temps-activités	
2.2.4 L'approche socio-psychologique	
<b>III. La problématique :</b>	22
1. Pratiques modales et facteurs d'ambiances : quelles relations ?	
2. Les hypothèses	25
<b>IV. Le terrain d'étude : « Chavant » un pôle d'échange multimodal</b>	26
1. Description générale	27
2. Délimitation du périmètre d'étude	28
3. Analyse architecturale : la matérialité/le cadre spatial	29
<b>V. Les méthodes : Approche contextuelle en deux méthodes complémentaires</b>	38
1. Introduction méthodologique	39
2. Le dispositif méthodologique	
3. Constitution de l'ordre des corpus de données	
3.1 Observations ethnographiques	
3.2 Observer le fonctionnement : Quels parcours pour quels usagers	
3.3 Définition des parcours types	
3.4 Les enquêtes	
3.5 Les mesures et les enregistrements sonores	

4.	Première méthode : L'enquête ou la parole de l'autre comme analyse	43
5.	Deuxième méthode : Mesures in situ et enregistrements sonores	47
<b>VI.</b>	<b>Développement et analyse des résultats</b>	<b>49</b>
1.	Analyse des entretiens	50
1.1	Représentations des transports chez les usagers interrogés	51
1.2	Le trajet	57
1.3	Le rapport à l'espace	63
1.4	Le pôle d'échange multimodal par rapport à la ville, l'accessibilité	65
2.	Les facteurs d'ambiances	66
2.1	Étude des données acoustiques	
2.2	Le facteur lumineux	77
3.	Interactions entre dimensions spatiales, comportements et facteurs d'ambiances	82
<b>IV</b>	<b>Conclusion</b>	<b>86</b>
	Bibliographie	89
	Annexes : 22 entretiens	91

## I. INTRODUCTION

*«... L'enjeu du devenir-urbain du mouvement, ou de l'adaptation des transports à la ville, est à la fois dans la diversification des types de mouvement et l'articulation des modes de transport qui les produisent ; parce que c'est ce double dynamisme qui permet d'intégrer le transport à la ville et de mettre la ville en mouvement. C'est une dynamique de réseau, qui traverse l'ensemble des systèmes de transport dont chacun opère dans une région de l'espace des mobilités. Cette dynamique de réseau, dès lors qu'elle a pour but la continuité, non seulement entre les divers types de mouvement, mais entre mouvements et activités fixes, n'est pas autre chose que la dynamique de la ville elle-même... »*

Georges Amar, Les annales de la recherche urbaine n° 59-60, p.147, paragraphe modes et systèmes de transport

Ce court texte introductif met en relation étroite les transports et les mouvements dans la ville, qui a été décrite d'une manière globalisante comme étant « l'espace des mobilités ». La gestion des espaces publics de mobilité, où se rejoignent différents modes de déplacement et d'usages de la voirie, devient une question centrale. Il est donc nécessaire de penser que les différents modes de transports doivent être articulés les uns aux autres parce qu'aucun n'est autosuffisant dans le contexte urbain, cela explique que les systèmes de transport doivent se multimodaliser <sup>1</sup>.

Une conception intégrée des espaces publics doit prendre en compte, sans oublier la logique technique-normative, toutes les populations qui les « habitent temporairement » ou les traversent <sup>2</sup>. Mais qu'est ce qu'on entend par « prendre en compte toutes les populations qui les habitent temporairement ou les traversent » ? Et comment la recherche doit aborder le vécu, les représentations et les pratiques de cette population ?

La recherche en sciences sociales a concentré ses réflexions sur l'espace public urbain en deux thèmes d'investigation : la sociabilité publique et depuis quelques années la mobilité urbaine. <sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> EYMARD Sébastien, « La ville en mouvement », Mémoire de séminaire, EAG, 1998, p9.

<sup>2</sup> BAILLY Jean-Paul, HEUGRON Edith, « Nouveaux rythmes urbains : Quels transports ? », La tour d'Aigues, Editions l'aube, mai 2001, P125.

<sup>3</sup> THOMAS Rachel, « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité », Thèse de doctorat, Cresson, Grenoble, 2000, p11

L'étude de l'espace public urbain mêle celle des formes construites, des qualités sensibles de l'environnement, enfin des pratiques et compétences ordinaires.

La recherche dans le domaine des transports <sup>4</sup> est guidée principalement par des préoccupations environnementales (les études d'impact par exemple, se concentrent sur : le changement de formations urbaines, le paysage, la circulation automobile, le partage de l'espace public et les valeurs foncières), par des dysfonctionnements locaux dans la planification, et un fort désir de développement autour du concept de multimodalité ou d'intermodalité. Ces programmes de recherche tendent à faciliter une réinvention des transports tant désirée. Si nous tournons et retournons dans les espaces de mobilité, il semble néanmoins insuffisants pour atteindre cette réinvention. Quant aux systèmes, plans actuels et autres organisations prochaines des transports, risquent-ils, en négligeant une certaine complexité, supposée perceptible à travers le vécu des usagers (riches en coprésences et interactions), de créer des propositions insuffisantes et une gêne involontaire dans la conception des espaces publics de qualité ?

La recherche quand elle étudie l'espace public urbain, doit s'intéresser à ses propriétés qui se constituent dans et par l'expérience ; ses qualités se rendent sensibles et manifestes à travers des procédures sensorielles <sup>5</sup>. Cette recherche est une manière d'interroger de façon microsociologique, le vécu des usagers des espaces de mobilité. Ces lieux génèrent des parcours et des comportements, en même temps, variés et spécifiques.

Les travaux du Cresson, et en particulier les travaux de JF.Augoyard, JP. Thibaud et G.Chelkoff, traitent la dimension sensible comme constitutive de l'espace public et des usages qu'il modèle. Le caractère public de l'espace ne se réduit donc pas à un principe d'ouverture physique, il n'est pas traité indépendamment des pratiques ordinaires qu'ils accueillent. Ces recherches abordent l'expérience de l'espace public à partir des conditions offertes par l'environnement sensible. <sup>6</sup>

<sup>4</sup> Les deux principaux organismes de recherche dans le domaine des transports sont : l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité). Le programme de l'ADEME est structuré en quatre grands thèmes : recherches stratégiques, sciences et technologies, objets technologiques et système de transport. Les axes de recherches de l'INRETS sont : sécurité routière, aide à la conduite, réseaux et services, durabilité et environnement.

<sup>5</sup> <sup>6</sup> THOMAS Rachel, « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité », Thèse de doctorat, Cresson, Grenoble, 2000, p12-39. Jean François Augoyard a mis en exergue, à travers la recherche sur les

cheminements quotidiens dans le quartier de la Villeneuve à Grenoble, l'implication de la dimension sensible dans la construction de ces cheminements. (Pas à Pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain, France, Seuil, 1979)

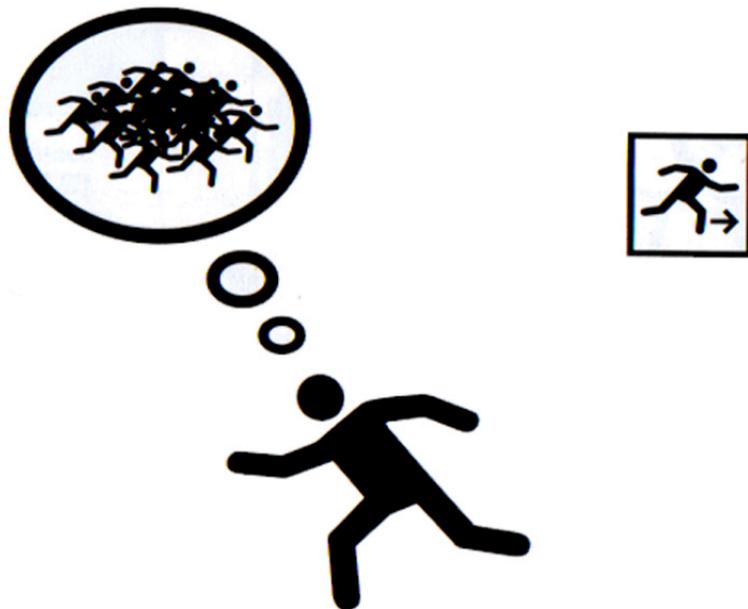
Formulé autrement, l'environnement sensible de l'espace public urbain possède un efficace moteur : il contextualise le déplacement, facilite sa réalisation et l'orientation du piéton dans l'espace.

Le présent mémoire entend apporter des réponses claires par l'approche des ambiances afin de contribuer d'une part, à la compréhension des choix, des pratiques et des conduites dans un espace multimodal, et d'autre part, à l'amélioration de la qualité de ces espaces, en intégrant les résultats de cette recherche dans le processus de leur conception.



## ▷ SITUATION DU SUJET

Mobilité et Micro-déplacements urbains

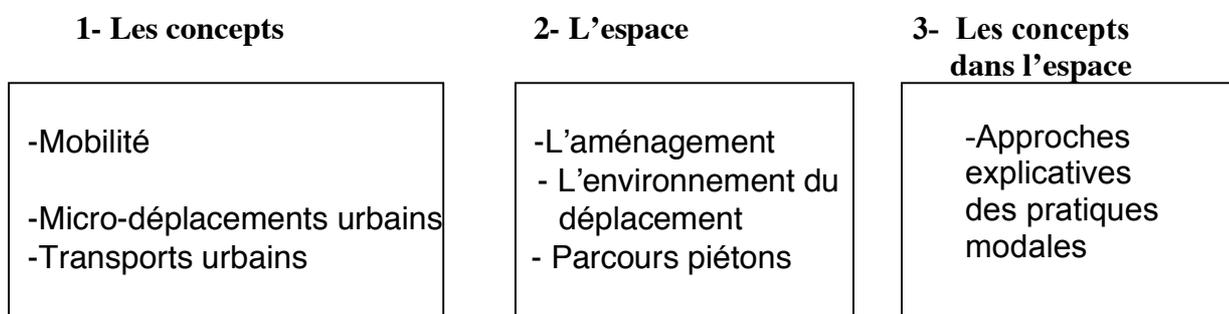


## II. SITUATION DU SUJET

Premièrement, il s'agit de mettre en lumière le terme « mobilité » et l'expression « Micro-déplacements urbains », et nous verrons comment les modes de transports motorisés sont traités dans la recherche, et quelles sont les nouvelles orientations et les principaux objectifs des planificateurs dans le domaine des transports urbains.

Deuxièmement, il s'agit de cadrer le sujet et d'introduire la problématique, en se focalisant sur l'environnement du déplacement<sup>6</sup>, c'est-à-dire, en exposant les différents critères pour sa caractérisation et en approchant les parcours piétons à l'intérieur de cet environnement.

Troisièmement, nous nous focaliserons sur les pratiques modales et nous exposerons quelques approches explicatives de ces pratiques<sup>7</sup> pour montrer que la compréhension de la mobilité quotidienne, en prenant en compte tous ses paramètres, nécessite une interdisciplinarité.



### 1. Mobilité et Micro-déplacements urbains

La mobilité est une forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position géographique ou sociale<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Par environnement de déplacement, nous voulons dire l'environnement physique immédiat autour et entre les stations de tramway, de bus ou les parkings.

<sup>7</sup> Ces approches sont extraites de l'ouvrage « Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines », du sociologue Vincent Kaufmann. Cet ouvrage analyse les logiques d'action sous-jacentes aux pratiques de mobilité quotidienne et traite la question du report modal.

<sup>8</sup> BRUNET Roger, « Les Mots De La Géographie, Dictionnaire Critique », Lassay-les-Châteaux, Editions Reclus, Collection dynamiques du territoire, janvier 2001, p333

Un déplacement, au sens large, est une action pour se rendre d'un lieu à un autre afin d'y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le besoin de se déplacer est généré par plusieurs motifs : loisirs, travail, visite, etc. Une autre définition consiste à identifier le déplacement comme étant l'unité de mesure de la mobilité quotidienne, il est donc défini par une origine, une destination, un motif, et un mode<sup>9</sup>.

Les déplacements mécanisés regroupent tous les modes impliquant un véhicule, c'est-à-dire que seule la marche à pied n'est pas concernée. Les déplacements motorisés regroupent les modes impliquant un véhicule à moteur, ils excluent donc le vélo et la marche à pied.

En France comme dans d'autres pays, on observe un accroissement des déplacements engendrés par des transformations spatiales et socio-économiques : éclatement spatial de la ville, baisse du temps de travail, perfectionnement du matériel roulant, etc<sup>10</sup>. Les déplacements observés sont de plus en plus diffus. Les citoyens varient de mode selon les circonstances, leur état d'esprit et leur programme d'activités de la journée.

Cette situation complexe rend la ville, qui constitue la plate-forme de ces déplacements, difficile à caractériser. En effet, de corps solide, la ville est devenue un corps liquide où les gens naviguent dans un espace aux limites de plus en plus indéfinies, et l'on ne sait pas non plus si c'est les déplacements qui ont liquéfié la ville ou si c'est la liquéfaction de la ville qui a conduit à la complexification des déplacements<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Extrait du fichier PDF concernant le PDU de l'agglomération grenobloise, téléchargeable et consultable le site sur [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org)

<sup>10</sup> ASHER François, « Métapolis ou l'avenir des villes », Paris, Editions Odile Jacob, 1995, p45

<sup>11</sup> DUTHILLEUL Jean-Marie, in « Villes en Gares, pôles d'échanges, relais et ressources de la ville », Paris, RATP prospective / Ministère de l'équipement, 1997, p3

### **Les déplacements : plusieurs modes**

Les déplacements sont : soit mécaniques (à l'aide d'un moyen de transport), soit physiques (à pied), ces deux modes peuvent selon les situations s'enchaîner ou s'accumuler. Cette multitude de modes dont dispose le citoyen accentue sa mobilité. Un citoyen peut se déplacer aujourd'hui en tramway, bus, moto, vélo, automobile, rollers, trottinette et à pied.

À chaque sphère d'activité de la vie quotidienne correspond une logique d'action dominante. Mais la diversité des destinations entre travail, achats, loisirs, services, entraîne des déplacements complexes pour lesquels les réponses par les modes alternatifs à la voiture sont complexes. Dans le centre des villes ou des agglomérations, où la compétition est la plus âpre entre les différents modes de déplacement, la densité de l'espace public permet une répartition relative entre les modes de déplacement<sup>12</sup>.

### **Micro-déplacements urbains**

Les différents moyens de transport (privés ou publics) présentent des prestations indéniables. À chaque mode sa pratique, et chaque utilisation correspond à un motif particulier et dépend de la distance et du temps relatifs à ce déplacement. Les habitants des grandes villes calculent chaque jour un ratio temps- espace : selon ce qu'ils ont à faire, ils soustraient une ressource trajet au temps disponible. Plus ils ont de choses à faire, par envie ou par contrainte, et moins ils peuvent en faire, car agir dans la ville (visiter, acheter, rencontrer, travailler) impose de se déplacer et dévore le temps<sup>13</sup>. Chacun de nous pourrait s'enfermer dans ce paradoxe mais, tant que nous ne préférons pas rester immobiles pour protéger ce capital quotidien, nous ajustons au mieux la correspondance, réfléchir au meilleur itinéraire possible. Le changement de mode de transport se trouve donc qualifié comme étant une des séquences du déplacement ou peut être appelé « micro-déplacement ». La particularité de ce micro-déplacement c'est qu'il renvoie à des données de type spatio-temporel : la longueur métrique, le temps nécessaire pour le réaliser, caractéristiques spatiales, etc.

---

<sup>12</sup> Extrait de l'enquête publique sur la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise, chapitre notice explicative et délibérations, consultable et téléchargeable sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org)

<sup>13</sup> PENE Sophie, in « Villes en Gares », dirigé par Isaac Joseph, Saint Etienne, Editions l'aube, mai 1999, p 259

Afin de mieux expliquer cette interprétation que nous faisons des micro-déplacements, par rapport à notre contexte de recherche, nous allons l'expliciter par les deux exemples suivants. Ces exemples sont tirés des enregistrements vidéo.

## Exemple de pratique multimodale (1)

### Parcours: entre la station de tramway en direction de Fontaine La Poya et le parking

Date: vendredi 27 mars 2003

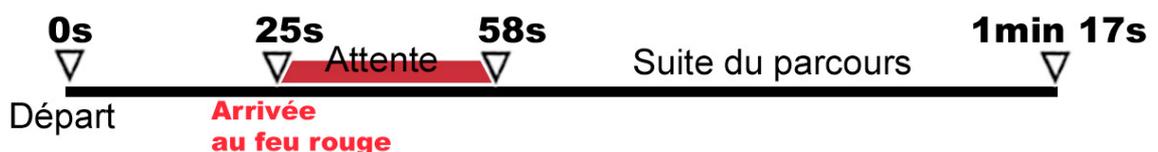
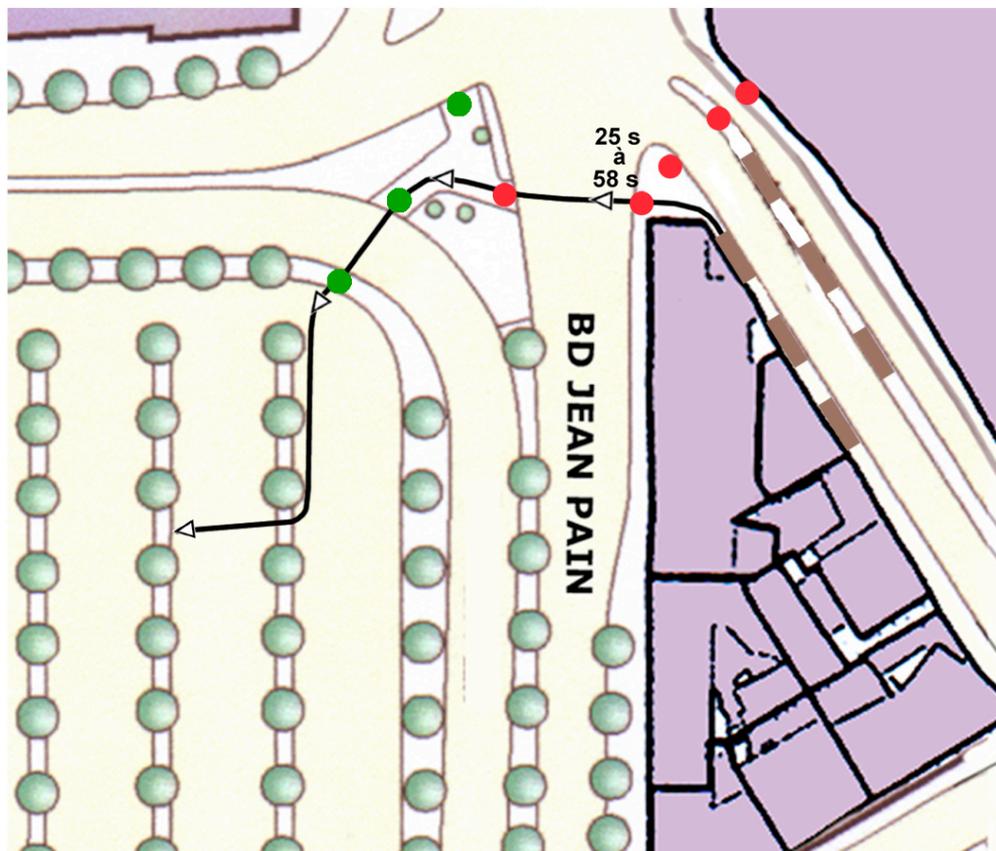
Heure : 10h57

Données étudiées : **Longueur métrique 91 m**

**Temps: 01min 17s**

**Attente au feu rouge: 33 s**

- feu rouge pour les piétons
- feu vert pour les piétons
- Station de tramway



## Exemple de pratique multimodale (2)

**Parcours: entre la station de bus (coté bibliothèque)  
et la station de tramway (direction Echirolles  
Denis Papin)**

**Date:** lundi 31 mars 2003

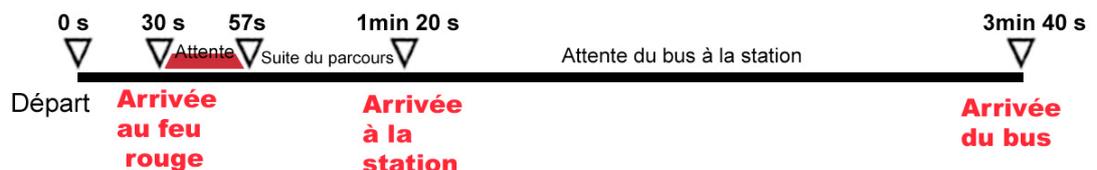
**Heure :** 13h52

**Données étudiées :Longueur métrique 61m Temps: 1min 20s**

**Attente au feu rouge: 30s à 57s**

**Attente à la station : 3min 40s**

■ Station de bus ■ Station de tramway ● feu vert pour les piétons ● feu rouge pour les piétons



La correspondance entre deux moyens de transports implique un micro-déplacement. Les deux exemples montrent que ce micro-déplacement est tributaire essentiellement de la distance parcourue, et du temps. En effet, dans les deux cas les déplacements sont constitués par des parcours et des arrêts dont les durées sont variables en fonction du chemin emprunté.

## Les modes de transports : quelles articulations dans la ville ?

En introduisant les concepts de mobilité et micro-déplacements, nous avons présenté d'une manière générale des réflexions sur les déplacements sans un contexte urbain particulier. Nous allons maintenant cibler nos réflexions sur la ville de Grenoble et nous allons voir comment les déplacements et les transports sont organisés. La diversité des destinations entre travail, achats, loisirs, services, entraîne des déplacements variés pour lesquels les réponses par les modes alternatifs à la voiture sont complexes<sup>14</sup>. Sur l'agglomération grenobloise, la volonté de lier politiques d'urbanisme et déplacements, en particulier à travers des documents réglementaires, n'a pas les résultats escomptés. Même si la ville centre est très dense, de nombreux emplois et commerces sont situés en périphérie d'agglomération. La structure spatiale favorise donc les déplacements à destinations des couronnes, ce qui renforce l'utilisation de l'automobile.

Le réseau de transport urbain est composé de trois types de lignes : les lignes radiales et leurs doublures, les lignes tangentielles (ou lignes de ceinture), et les lignes de quartier<sup>15</sup>. Les transports en commun suivent difficilement les évolutions spatiales de la ville de Grenoble, alors que les besoins de déplacements se diversifient nettement au détriment de la pratique du vélo et de la marche à pied. Se posent alors avec de plus en plus d'acuité des problèmes de gestion de ces flux en augmentation constante qui entraînent la congestion de certains axes<sup>16</sup>.

Considérés individuellement, les différents systèmes de transport, contribuent à positiver l'image du réseau urbain. Toutefois, la complexité d'usage et de nombreux dysfonctionnements découragent souvent le client qui souhaite utiliser plusieurs modes lors d'un même parcours. Ces questions se situent au cœur même de la problématique des plans de déplacements urbains<sup>17</sup> dont l'approche globale doit permettre de passer des systèmes **juxtaposés** à des systèmes **coordonnés**.

---

<sup>14</sup> Extrait de l'enquête publique sur la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise, chapitre évaluation socio-économique, consultable et téléchargeable sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org)

<sup>15</sup> <sup>16</sup> KAUFMANN Vincent, in « Les citoyens face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier certu n°80, Paris, Editions du CERTU, juin 1998, p13.

<sup>17</sup> Le concept des plans de déplacements urbains a été formalisé pour la première fois dans la loi d'orientation des transports intérieurs LOTI 1982. La spécificité d'un PDU est que les problèmes de voirie, de stationnement, de transports en commun, de circulation et de pollution ne sont pas traités séparément.

Etant donné que les pratiques modales dans l'agglomération grenobloise sont encore très fortement mono modales<sup>18</sup>, les enchaînements de moyens de transports restent peu fréquents. Il faut distinguer à ce niveau l'enchaînement des moyens de transports publics ou privés ou des deux.

Mais concernant les transports publics, il existe certains couplages qui restent peu ou pas développés tels que par exemple :

- Une personne qui utilise le vélo après un trajet en voiture particulière.
- Une personne qui utilise le vélo après un trajet en moto.

On constate depuis une dizaine d'année, un mouvement de prise en compte de cette coordination dans le domaine des transports, d'une part quel que soit le mode considéré, on assiste à une redéfinition des lignes et des modes à travers des évolutions de la notion de réseau qui s'appuie fortement sur les concepts de multimodalité et d'intermodalité, dans lesquels les « points de réseau », jouent un rôle essentiel ; d'autre part, les questions de l'accessibilité ou de sa réciproque la desserte, ont remis les transports au cœur de la relation entre le réseau et le territoire par son rôle de médiateur permettant la mise en relation de diverses échelles territoriales<sup>19</sup>.

Il est donc certain que les caractéristiques de l'offre de transport et la politique d'image des transports en commun sont tributaires de cette coordination entre les différents modes. La coordination se traduit par les concepts de multimodalité et d'intermodalité et les espaces spécifiques qu'elles engendrent.

## **1.2 Monomodalité, multimodalité, intermodalité et partage modal**

Nécessité de définir :

**Monomodalité** : utilisation d'un seul mode de transport au cours d'un même déplacement<sup>20</sup>.

**Multimodalité** : utilisation de plusieurs modes de transport au cours de déplacements différents<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> KAUFMANN Vincent, in « Les citadins face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne », Dossier certu n°80, Paris, Editions du CERTU, juin 1998, p20

<sup>19</sup> PENY André : « Les lieux d'échanges du transport public urbain », in PRELORENZO Claude, sous la direction de, « Infrastructures, villes et territoires », Paris, L'harmattan, avril 2002, P97

<sup>20 21</sup> Définitions mentionnées dans le rapport du PDU de l'agglomération grenobloise, SMTC, mai 2001

En prenant comme paramètre, le nombre de déplacements, on peut aussi définir **l'intermodalité** comme étant l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement et **le partage modal** comme étant la répartition de déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche à pied.

Dans les transports urbains, les évolutions sont particulièrement sensibles : la complexification des réseaux par le passage à une échelle régionale, l'intégration de sous-réseaux variés, l'articulation entre la voiture particulière et les modes collectifs, les difficultés de conception, de gestion, de coordination<sup>22</sup>.

Ces différents sujets ont donné lieu à de nombreuses réflexions et des débuts de mise en pratique, mais en fonction du débit, de la vitesse, du niveau de desserte requis et de la distance à parcourir, on constate qu'il existe des modes de transport spécifiques à des types de desserte territoriale, parfois concurrente entre eux. Par l'organisation des lignes en réseau, on voit que les choses se compliquent, et de manière exponentielle<sup>23</sup>, pour les points de réseau ; en effet, si les mobiles et les infrastructures de support sont soumis à des adaptations locales, les points d'accès, devenus points-de-réseau, voient leurs fonctions dédoublées par la possibilité d'accéder à plusieurs lignes se croisant en un point.

La constitution de réseaux de lignes homogènes a permis le maillage du territoire, la fonction de connexion est donc une articulation des modes entre eux. Les points de réseaux générés par cette connexion ont pour fonction de faire passer l'utilisateur d'un mode à un autre doté de caractéristiques différentes, notamment de vitesses et de débits différents. Mais cet « hyper choix », c'est à dire la capacité d'accéder à partir d'un point soit à un bus, un tramway, un train ou un taxi peut laisser perplexe quand à l'idée d'une organisation structurée des réseaux.

Dans l'agglomération grenobloise, plusieurs enquêtes déplacements auprès des ménages, réalisées par différents organismes, montrent que les pratiques de déplacements internes des habitants sont de plus en plus complexes et

---

<sup>22</sup> PENY André : « Les lieux d'échanges du transport public urbain », in PRELORENZO Claude, sous la direction de, « Infrastructures, villes et territoires », Paris, L'harmattan, avril 2002, P98

<sup>23</sup> L'évolution « exponentielle » décrite ci-dessus, a été développée par AMAR Georges et PENY André dans « Formes et fonctions des points réseaux », PATP, Paris, éditions Stathopoulos, Avril 1991

diversifiées. La mobilité actuelle se situe à 3,85 déplacements par personne et par jour. Cette mobilité a baissé du fait de la diminution de la marche à pied<sup>24</sup>.

Par conséquent, il y a un besoin d'articuler, mais aussi d'équilibrer les usages, des différents modes de transport parce qu'aucun des types n'est autosuffisant dans le contexte urbain. Ainsi la nécessité d'une continuité, selon laquelle la diversité des mouvements tisse une ville, se traduit par le besoin d'articulation des transports<sup>25</sup>.

Même les systèmes monomodaux doivent se préoccuper de l'accès à leur mode de transport, et donc de l'articulation avec les autres modes, cela explique que les systèmes de transport doivent aujourd'hui se multimodaliser. Alors, les lieux d'échanges intermodaux ou multimodaux prennent une signification particulièrement importante, parce qu'ils sont amenés à devenir des lieux-charnières. Ils organisent la connexion et la continuité des modes de transport opérant dans la ville et représentant le nouveau système de la mobilité urbaine.

Les lieux d'échanges<sup>26</sup> se caractérisent par la complexité de leur double dimension fonctionnelle et spatiale, ce qui engendre un environnement de déplacement médiateur entre réseau et territoire, à cheval entre la connexion au réseau et l'accessibilité à l'espace public.

Nous allons à présent resserrer cette partie introductive de notre mémoire, où nous avons exposé quelques concepts, autour de l'environnement du déplacement et nous allons nous focaliser sur l'usage, la pratique de l'espace pour enfin clore cette partie par la présentation de quelques approches explicatives des pratiques modales.

## **2. L'environnement du déplacement : les critères de caractérisation**

Parmi les différents éléments constitutifs de la forme et de l'image du transport, les lieux ont été parfois supports d'une grande créativité, porteurs de modernité ou d'imaginaire.

---

<sup>24</sup> Extrait de l'enquête publique sur la troisième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise, chapitre étude d'impact consultable et téléchargeable sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org)

<sup>25</sup> EYMARD Sébastien, « La ville en mouvement », Mémoire de séminaire, EAG, 1998, p9.

<sup>26</sup> Les pôles d'échanges font l'objet de recherches depuis une dizaine d'années. En 1993, l'opération Gare du nord initiée par le plan urbain apportait un éclairage sociologique sur le pôle d'échange et ses acteurs. Puis le programme lieux-mouvements de la ville, lancé en 1994, identifiait deux points de vue : celui de l'exploitant et celui des architectes et urbanistes.

Une lecture purement spatiale et fonctionnelle permet de montrer la relation entre espaces et fonctions dans l'environnement du déplacement. Les trois types d'espaces constitutifs de l'environnement du déplacement<sup>27</sup>, c'est-à-dire espace d'articulation à son milieu, espace propre lié à sa fonction d'échange fondée sur la présence de divers flux et espace dédié à la fonction transport, sont imbriqués et tributaires des trois types de fonctions présentes dans cet environnement à savoir : fonction d'accès ou de desserte, fonction de connexion entre les lignes d'un même mode et fonction d'embrayage<sup>28</sup> entre modes de caractéristiques différentes. Dans cette perspective, le choix d'espaces multimodaux où se confrontent offre de transport, circulation piétonnière et socialité urbaine n'est pas neutre. D'une part, les gares et lieux-mouvements<sup>29</sup> peuvent être abordées à la fois comme lieu d'échange, pôle fonctionnel et espace d'interfaces. D'autre part, ces lieux abritent une diversité d'acteurs et d'actions publiques dans un temps pluriel : celui de l'attente, de la flânerie et du déplacement fonctionnel. Or des citoyens coexistent, se rencontrent, se déplacent avec les mêmes difficultés. En sens, les lieux-mouvements concentrent dans un périmètre défini des caractéristiques identiques à l'espace public urbain<sup>30</sup>.

**Trois critères morphologiques**<sup>31</sup> : Une définition morphologique consiste à considérer les trois constituants physiques, à la fois isolables, et en forte interdépendance que sont :

- Le **mobile de transport** défini par une forme, une capacité, une vitesse, un type de confort et de prestations associés et une infrastructure de support.
- **Les points d'accès et de desserte** qui rythment le pas de la ligne et le

---

<sup>27</sup> PENY André : « Les lieux d'échanges du transport public urbain », in PRELORENZO Claude, sous la direction de, « Infrastructures, villes et territoires », Paris, L'harmattan, avril 2002, P98

<sup>28</sup> La fonction d'embrayage d'après André Pény, concerne les changements de vitesse et de registre d'accessibilité territoriale. Cette notion permettra d'analyser le rabattement piéton ou voiture sur une gare, l'articulation train régional et TGV ou avion, le groupage-dégroupage du fret.

<sup>29</sup> Un lieu mouvement est l'expression qu'a donnée Georges Amar à propos de la gare. C'est le mouvement de transport d'un point à un autre, qui implique essentiellement la traversée de l'espace selon une trajectoire et avec une vitesse déterminée par la finalité du voyage. Cette définition est citée dans l'introduction du rapport du séminaire lieux-mouvements de la ville, novembre 1996

<sup>30</sup> THOMAS Rachel, « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité », Thèse de doctorat, Cresson, Grenoble, 2000, p24

<sup>31</sup> id. <sup>27</sup>

degré d'adhérence du mode de transport.

- **Le cadre architectural et urbain environnant.**

Le passage de l'échelle macro ou échelle abstraite du réseau, dans laquelle le nœud est un point, à celle de l'espace du réel où le point apparaît comme un lieu avec son épaisseur, ses constituants, autorise l'appréhension de nouvelles dimensions<sup>32</sup>.

Concernant le cadre architectural : la question de l'esthétique, dès lors que l'on aborde dans le rapport entre production et perception sensibles, ne peut se limiter aux aspects visuels et architecturaux. Sans vouloir minorer le rôle des formes, matières, couleurs et la nécessité de leur mise en harmonie, il faut aussi prendre en compte ce qui touche à la perception des autres sens, ouïe, toucher, odorat et aussi des composants bioclimatiques tels que la température. Il s'agit de prendre en compte l'ensemble de ce qui constitue l'environnement du déplacement.

La dimension sémiologique : une autre approche de l'esthétique consiste à voir dans l'espace réel, comme dans l'espace télévisuel ou publicitaire, un jeu de signes, un langage à décoder.

La dimension émotionnelle : elle concerne directement l'appréciation sensible par l'utilisateur de l'environnement du transport<sup>33</sup>.

La notion de configuration sensible structure bon nombre des travaux empiriques du CRESSON, et renvoie là à une conception dynamique de l'espace public urbain. Son analyse s'insère dans celle des phénomènes de perception en mouvement de la ville. Son intérêt réside précisément dans le nouveau modèle d'intelligibilité de l'espace proposé, à partir précisément d'une incorporation de la dimension sensible et perceptive des pratiques urbaines. De ce point de vue, une

configuration sensible naît d'une organisation perceptive du contexte dans lequel le citadin se déplace et agit <sup>34</sup>.

La notion de l'environnement de déplacement relative aux points de réseaux, a amorcé une série de réflexions sur la spécificité spatiale des espaces de transport.

---

<sup>32</sup> PENY André : « Les lieux d'échanges du transport public urbain », in PRELORENZO Claude, sous la direction de, « Infrastructures, villes et territoires », Paris, L'harmattan, avril 2002, P98

<sup>33</sup> PENY André : « Le paysage du métro : les dimensions sensibles de l'espace transport », in Les annales de la recherche urbaine, n57-58, Paris, Juin 1993, p18-19

<sup>34</sup> THOMAS Rachel, « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité », Thèse de doctorat, Cresson, Grenoble, 2000, p47

Mais la reconnaissance de l'espace public du transport doit passer aussi par des recherches menées sur les fonctionnements, les usages et les représentations.

Les préoccupations architecturales ne doivent plus se contenter plus de traiter simplement les quais, les abris et les problèmes de flux mais commencent à témoigner d'une considération nouvelle pour la dimension sensible. Pour rendre compte de la réalité sociologique de ce lieu, il faut procéder à d'autres lectures plus analytiques s'intéressant plus aux parcours et, en approchant les lieux d'échanges comme un prolongement de l'espace urbain, avec toutes ses logiques d'usage, ses multiples acteurs, les chevauchements de ses seuils<sup>35</sup>, la superposition des fonctions et des signes, et la pluralité de ses chemins.

## **2.1 Parcours piétons dans les espaces de mobilité**

D'une manière générale, les cheminements quotidiens contribuent à forger la représentation que nous nous faisons de l'environnement. Ils révèlent le monde qui nous entoure par ses caractéristiques géométriques, spatiales et formelles et mettent en valeur les ambiances rencontrées le long du parcours<sup>36</sup>. L'expérience du parcours est dynamique et les termes qui lui sont associés sont des verbes d'action : se promener, passer, pénétrer, découvrir, entrer et sortir, continuer, etc. JF.Augoyard montre<sup>37</sup>, à travers l'étude des pratiques collectives de déplacement, comment la déconstruction de l'espace transparaît dans le langage ordinaire. De ce point de vue, l'espace du mouvement ne constitue pas un espace planifié ; il est un assemblage plus ou moins bien imbriqué d'espaces-temps qualifiés qui s'opposent ou se superposent à l'articulation du bâti<sup>38</sup>.

Dans les espaces de mobilité la logique de circulation piétonne repose sur deux principes :

- Le principe de fluide visant à diminuer les densités
- Le principe de séparation visant à une discipline des corps

---

<sup>35</sup> PENE Sophie : « Pratiques de déplacement et modes de représentation de l'espace », in « La gare : dedans, dehors », rapport de séminaire les lieux-mouvements de la ville, Paris, novembre 1996, p47

<sup>36</sup> SAHEB Otmane, « Logique des ambiances à travers le parcours », mémoire de DEA ambiances architecturales et urbaines, Ecole d'architecture de Grenoble, septembre 1994, p12

<sup>37</sup> Nous faisons ici référence à l'ouvrage de Jean François Augoyard « Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain », France, Seuil, 1979.

<sup>38</sup> THOMAS Rachel, « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité », Thèse de doctorat, Cresson, Grenoble, 2000, p48-49

Une telle logique de flux<sup>39</sup> a longtemps conduit à considérer les usagers comme un fluide, comme anomalie tout stationnement prolongé, et comme directionnel tout itinéraire dans un espace de mobilité.

### **2.1.1 Directionnalité du parcours**

Dans un parcours, nous transportons avec nous les repères de nos directions. Nous savons où se situent le haut et le bas, la droite et la gauche, l'avant et l'arrière. Lorsqu'un élément fait dévier la trajectoire que nous nous étions originellement fixée, l'angle qui s'installe crée une nouvelle direction sur laquelle nous réglons nos nouveaux repères.

### **2.1.2 Séquences dans un parcours**

Une séquence est la combinaison diachronique d'une multiplicité d'événements hétérogènes (usage, espace, lumière, son, matière, etc.). On peut trouver un ou deux de ces éléments parfois plusieurs dans une même séquence. Le passage élaboré du silence au son, du repos au mouvement, du vide à la matière, nous sollicite de la même façon, nous implique totalement dans la reconnaissance immédiate de la forme sensible<sup>40</sup>.

Dans les pôles d'échange, le traitement des espaces est en étroite relation avec la logique de cheminements proposée aux usagers. Orienter les usagers sur les différents types de dessertes par la signalétique, proposer des plans hiérarchisés

et communs à l'ensemble des modes, ont été les deux volets importants traités par les aménageurs et les concepteurs des pôles d'échange.

## **2.2 Différentes approches explicatives des pratiques modales<sup>41</sup>**

La mobilité quotidienne renvoie à des temporalités courtes, les rythmes sociaux de

---

<sup>39</sup> RATP, actes du séminaire écologie des transports publics, n°102 juin 1995, 2eme partie, p64  
cette « logique de flux » a été définie à la suite d'une étude sur la gestion industrielle et symbolique de la propreté des espaces publics.

<sup>40</sup> SAHEB Otmane, « Logique des ambiances à travers le parcours », mémoire de DEA ambiances architecturales et urbaines, Ecole d'architecture de Grenoble, septembre 1994, p23-28

<sup>41</sup> Ces différentes approches sont extraites de l'ouvrage « Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal », de Vincent Kaufmann sociologue diplômé de l'université de Genève en 1992, est actuellement chargé de recherches à l'institut de recherches sur l'environnement construit (IREC) de l'école polytechnique fédérale de Lausanne. Ses travaux portent notamment sur les différentes formes de mobilité et sur l'expression spatiale des modes de vie.

la quotidienneté. Nous considérons ces temps comme récurrents, car non seulement ils sont répétitifs et impliquent un retour quotidien à leur origine, mais à mesure qu'ils se répètent, ils forgent des ancrages et des habitudes spatiales.

Etant donné que la mobilité quotidienne interroge la sociologie urbaine, nous allons voir quatre approches<sup>42</sup> qui intègrent les dimensions sociales des déplacements et qui traitent les pratiques modales comme des réponses à des logiques d'efficacité ou de plaisir.

### **2.2.1 La méthode classique**

La méthode dite « classique » constitue la première conceptualisation élaborée de la mobilité quotidienne. Développée dans les années soixante comme outil de planification, elle se base sur le postulat d'une rationalité instrumentale de l'utilisateur. Son hypothèse de base est que l'utilisateur effectue une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement qu'il entend effectuer. Le choix de : se déplacer ou non, choix de la destination, choix de l'horaire de déplacement, choix du rayon, choix de l'itinéraire. Bien que faisant un lien entre ces choix par leur succession dans le temps, la méthode classique a contribué à autonomiser l'étude de chacun d'entre eux les uns par rapport aux autres, chaque choix successif faisant l'objet d'une modélisation spécifique. C'est ainsi qu'ont fleuri des études portant uniquement sur les choix d'itinéraires, les choix d'heures de départ, etc.

Cette approche a suscité de vives critiques sur le plan scientifique. En effet, la mobilité apparaît dans ce modèle comme isolée de son contexte, alors qu'elle est un acte social indispensable à l'intégration et à toute participation. De nombreuses critiques de fond se sont focalisées sur les modèles du choix modal. Ces critiques ont tout d'abord concerné la notion de coût généralisé, considérée par certains comme un concept abstrait et inapte à l'explication des comportements, car ne tenant pas compte des variables significatives pour

---

<sup>42</sup> Les approches énoncées sont des approches sociologiques de la mobilité quotidienne développées dans les années 1970-1980, en France dans le cadre d'une action thématique programmée, en Allemagne et aux Pays-Bas. Mais elles sont restées prospectives et n'ont pas débouché sur la formulation d'une conceptualisation générale.

l'utilisateur (Fichelet, Godard) <sup>43</sup>. Certains chercheurs ont objecté que cette approche ne s'applique qu'à des déplacements de type origine-destination et ne permet guère d'intégrer les déplacements comprenant plusieurs étapes (Burnett et Thrift, 1979) <sup>44</sup>.

### **2.2.2 L'approche par les attitudes**

Dans les années 1970, un courant de recherche psychologique s'est développé dans le monde anglo-saxon autour des modèles basés sur le concept d'attitude des usagers vis-à-vis des différents moyens de transport (Levin, 1979) <sup>45</sup>. Cette approche est basée sur les échelles de mesures psychologiques appliquées aux comportements de transport. Conceptuellement, elle s'appuie sur la théorie de la dissonance cognitive <sup>46</sup>, les attitudes influencées par les comportements antérieurs constituant l'indicateur central de l'analyse. La méthode expérimentale est fréquemment employée comme stratégie de vérification.

Cette méthode a été peu appliquée à l'étude de la génération des déplacements, mais elle est fréquemment employée pour décrire et expliquer les pratiques modales. L'approche par les attitudes prend en compte les systèmes de représentations dans l'explication des pratiques modales qui est un domaine où

règne bien souvent une analyse exclusivement basée sur les variables liées à l'offre de transport.

---

<sup>43</sup> Xavier GODARD est un chercheur à l'INRETS, dans le DEST (Département économie et sociologie des transports). Il s'occupe du programme de recherche PED (Pays en voie de développement). Auteur de nombreuses recherches : Godard X. (ss dir), 2001, Guide méthodologique des enquêtes-ménages de mobilité dans les villes en développement, rapport SITRASS, juillet, versions française et anglaise.

Raymond FICHELET est un chercheur spécialisé dans la psychosociologie industrielle, co-auteur de nombreuses recherches dans les années soixante-dix sur les transports urbains : Fichelet R. (1979) Eléments pour une compréhension des pratiques de déplacement automobile, in : Transport et société, actes du colloque de Royaumont, economica, Paris.

<sup>44</sup> Paul BURNETT et Nigel THRIFT sont deux sociologues britanniques qui ont travaillé sur les politiques urbaines du Royaume-Uni dans les années quatre-vingt et sur l'explication des pratiques modales.

Burnett P. Thrift N. (1979) "New Approaches to Understanding Traveller Behaviour " in: Henscher D. et Stopher P.

<sup>45</sup> Isaac Levin est philosophe. Il a exploré dans ses travaux les théories de l'émotion. Le domaine émotif (expression faciale, verbale, approche génétique) a été pour Levin un outil explicatif du comportement humain.

<sup>46</sup> D'après le dictionnaire de la sociologie, le Robert, octobre 1999, la théorie de la dissonance permet l'exploration de voies nouvelles dans le domaine du rapport entre conduites sociales et cognition (FESTINGER 1957). (MONTEIL 1990), définit la dissonance comme un état de tension, lorsque dans le rapport entre deux éléments cognitifs (comportements, croyances, opinions...), l'un implique la négation de l'autre, un état de dissonance apparaîtra chez l'individu.

Il convient de relever l'absence de prise en compte de la dimension urbaine. Le bassin de vie dans lequel se déroule le choix modal n'est pas abordé. Dans cette approche, les liaisons avec la position sociale sont ignorées.

### **2.2.3 L'approche espace-temps-activités** (Jones 1979, Burnett et Thrift 1979)

Cette approche a émergé à la suite des critiques conceptuelles formulées à l'égard de la méthode classique.

Elle a été développée en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis dès la fin des années 1970. Cette conceptualisation des déplacements est basée sur les programmes d'activités des acteurs individuels et sur les contraintes d'espace et de temps dans lesquels ils sont déployés.

Dans cette optique, les activités constituent le moyen par lequel les individus satisfont leurs besoins et désirs. Compte tenu de la segmentation spatiale des agglomérations, la mobilité quotidienne est considérée comme le moyen de participer à la vie sociale en ayant des activités extérieures à son domicile.

Sur le plan méthodologique, l'approche espace-temps-activités s'appuie sur des représentations graphiques des activités en fonction de la distance parcourue depuis le domicile tout au long d'une journée elle n'intègre la dimension spatiale

qu'en termes de distance du domicile, mais généralement sans référence au contexte urbain. L'analyse se fait généralement en fonction d'une segmentation des personnes, basée sur leur profil de mobilité.

Par ailleurs, cette approche n'intègre pas la perception de l'espace et du temps par les acteurs individuels, soit la notion d'accessibilité subjective et le rapport entretenu par les répondants avec le temps et l'espace. Le temps et l'espace, bien qu'ils s'agisse de notions objectivées par des mesures admises par tous (la minute et le mètre), n'en restent pas moins imprégnés par des systèmes de représentations et des pratiques sociales différenciées selon la position sociale. L'accessibilité objectivée, que l'on peut mesurer par le temps et la distance métrique, doit donc être mise en relation avec la perception que les acteurs individuels en ont, et l'importance qu'ils lui accordent.

#### **2.2.4 *L'approche socio-psychologique opposant l'objectif au subjectif***

Une quatrième approche, qui traite du choix modal uniquement, mérite d'être évoquée, au vu de la place importante qu'elle occupe dans le champ de la mobilité quotidienne. Elle a été initialement développée par Socialdata, un institut allemand de recherche appliquée spécialisé dans le domaine des transports.

L'approche socio-psychologique, comme la méthode classique, attribue une « valeur » aux temps de déplacement, indépendamment de la position sociale.

Constatant que les modèles explicatifs du choix modal se basent soit uniquement sur la théorie de l'utilité, soit uniquement sur le concept d'attitude ou de représentation, Brög<sup>47</sup> propose une approche à deux niveaux du choix modal : un niveau objectif et un niveau subjectif.

Le principal mérite de cette approche réside dans sa prise en considération à la fois des facteurs situationnels et représentationnels dans une approche explicative des pratiques modales.

Nous allons, dans la prochaine partie, exposer notre problématique et nos hypothèses pour cette recherche, qui s'interrogera sur les interactions entre les dimensions spatiales, les facteurs d'ambiances, les pratiques modales et les comportements.

---

<sup>47</sup> Chercheur à l'institut allemand de recherche appliquée spécialisée dans le domaine des transports Socialdata. Auteur de plusieurs ouvrages où il met en relation la dimension psychologique de l'utilisateur et les transports.

Brög W. (1980) Les transports face aux changements structurels, CEMT, Paris.

Brög W. (1977) Les motifs psychologiques qui guident les usagers, in : Table ronde no 34, Conférence européenne des ministres des transports, Paris.

### **III. LA PROBLEMATIQUE :**

#### **1. Pratiques modales et facteurs d'ambiance : quelles relations ?**

Pôles d'échanges, points de réseaux, complexes d'échanges ou lieux-mouvements, les notions ne manquent pas aux sociologues et aux aménageurs urbains pour tenter de mieux caractériser les nouvelles fonctionnalités et pratiques qui traversent ces espaces : transit, correspondances, dessertes, services.....

Les différents moyens de transport habitent sensiblement les espaces publics urbains. La façon de les aborder, ainsi que leur espace, reste principalement quantitative, cette approche est, nécessaire, mais pas suffisante. En promouvant les différents moyens de transport pour notre droit à circuler, ou droit à la mobilité, il y a la création de déplacements, d'attractivité. Mais, il y a aussi création d'ambiances. Interdisciplinaire, la problématique des ambiances permet de saisir, à la fois des données physiques, sensibles et sociales, d'où la nécessité de compléter l'approche quantitative par une approche qualitative, qui va expliquer les actions, les comportements et les micro-déplacements des usagers dans un

espace multimodal. C'est à partir des descriptions d'ambiances que seront approchées les interactions entre les comportements, les dimensions sensibles et les configurations spatiales.

La pratique commune de l'espace public, qui met en jeu les modalités de présence aux autres et aux différentes entités mobiles, s'organise en fonction de ses interactions. L'espace public est un scénario, un espace de lisibilité et d'exposition, et nous serions tous des acteurs les uns par rapport aux autres. Il est aussi plus complexe que ça. On y rencontre d'autres caractéristiques liées à son fonctionnement.

Les moments d'incertitude, de disponibilité ou d'attente, ainsi que la périodicité des fréquentations, qui caractérisent l'espace-temps vécu des complexes multimodaux<sup>48</sup> montrent la complexité des comportements et des émotions générés par des situations de coprésences où nous nous retrouvons face à des inconnus, mais aussi face à des automobiles, bus, tramways, vélos.....

---

<sup>48</sup> AMAR, Georges in, « Villes en Gares, pôles d'échanges, relais et ressources de la ville », Paris, RATP prospective / Ministère de l'équipement, Paris, 1997, p14

Vu la complexité de la perception et du ressenti des usagers des espaces publics en présence simultanée de l'automobile, du bus et du tramway, l'enjeu de cette recherche est donc double.

Premièrement, il s'agit d'explorer les caractéristiques d'ambiances relatives à ce micro-environnement particulier. Deuxièmement, comprendre comment sont organisés et choisis les parcours dans ce micro-environnement, et comment ils sont vécus et représentés.

La question fondamentale qui oriente les objectifs fixés est donc :

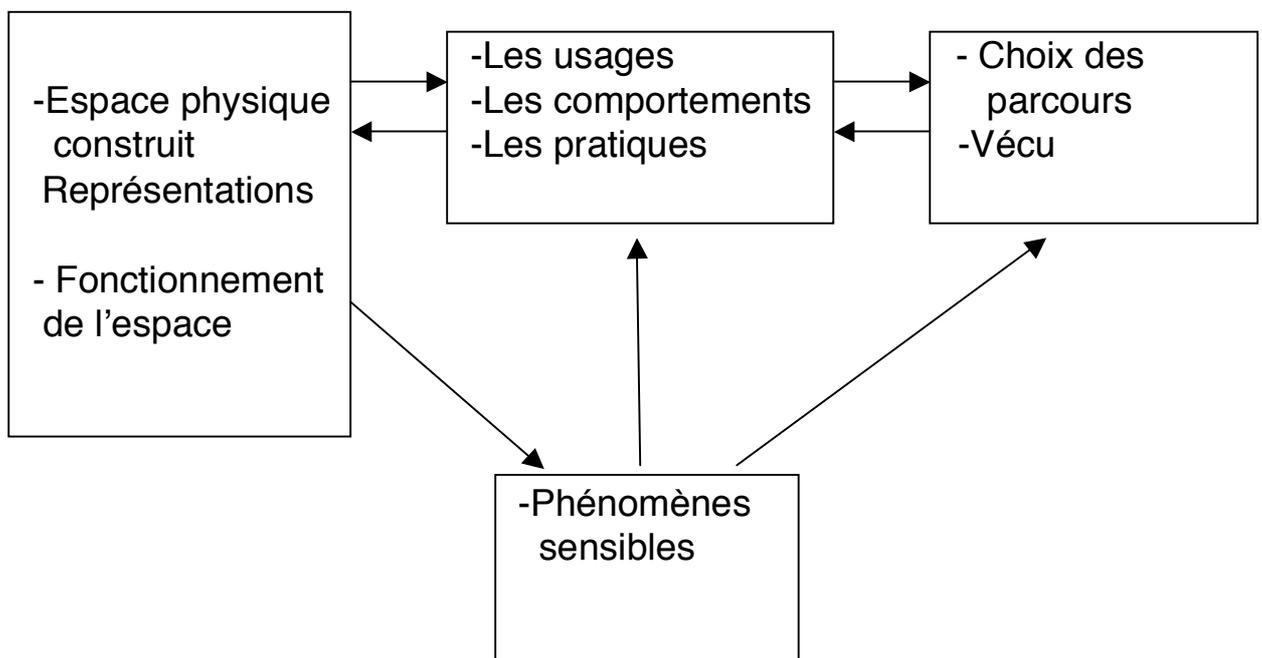
**-En fonction de quels critères les usagers fondent-ils leurs pratiques modales et leurs attitudes par rapport à un pôle d'échange multimodal donné ?**

Les critères dont il est question à ce niveau de la problématique sont : la destination, le temps, l'horaire, le coût, données spatiales, etc...

Cette question principale se décline en plusieurs sous-questions :

- Quels sont les facteurs d'ambiances (le son et la lumière) qui interviennent dans ces micro-déplacements ?
- Quelle est l'importance de la qualité de l'interface dans la perception des moyens de transport et des pôles d'échanges multimodaux, et quel est son impact sur l'attractivité des transports publics ?
- Est ce que les formes architecturales, la configuration des lieux, ainsi que les services proposés déterminent les parcours des passants, et les opinions portées sur les différents moyens de transport ? En d'autres termes, les caractéristiques de l'interface ont-elles un impact décisif sur l'appréciation portée sur les changements de mode de transport ?
- Comment optimiser la conception, l'aménagement et l'organisation des lieux d'échange ? Et sur quoi est-il prioritaire d'agir : sur la qualité urbanistique des lieux vécus par les passants ? Sur les équipements et services lui permettant de valoriser le temps qu'il y passe ?
- Le changement de mode de transport effectué dans ces lieux est-il vécu sur le mode de la rupture ou est-il complètement intégré au trajet ?

Pour une meilleure compréhension, nous reformulons la problématique, selon le schéma ci-dessous :



Ce schéma nous montre les différentes corrélations entre les constituants de notre problématique, et fait apparaître l'aspect sensible du site comme l'un des connecteurs entre l'espace construit et les représentations et les comportements relatifs à cet espace.

En effet, ce schéma montre trois types de connexions :

- 1- L'espace physique génère des usages, des comportements et des pratiques qui orientent les usagers vers des parcours et des représentations particulières.
- 2- Dans le sens inverse, les parcours choisis engendrent des comportements et des pratiques spécifiques qui façonnent et qualifient l'espace public.
- 3- Les phénomènes sensibles qui sont propres à l'espace public contribuent à l'identification des comportements et des pratiques dans cet espace, et aussi les choix des parcours.

## **2. Les hypothèses**

Pour pouvoir apporter, par l'approche des ambiances, des réponses claires à nos questions, nous allons formuler trois hypothèses de base :

-Tout changement de mode de transport et le passage d'un mode de transport vers l'autre est perçu comme une rupture. Cette rupture peut être par rapport au déplacement physique ou une rupture spatiale ou temporelle.

-La perception et la représentation du passage d'un mode de transport vers l'autre sont influencées par la qualité de l'aménagement de l'interface.

-Les facteurs d'ambiances : lumineux et sonores, sont impliqués dans ces choix d'itinéraires dans l'interface.

Nous allons, dans un premier temps, commencer par présenter le terrain d'étude, les caractéristiques du cadre bâti, décrire son fonctionnement et ses qualités formelles, et dans un deuxième temps, spécifier des parcours-types. A la suite de ces deux parties, nous allons voir comment des usages et des profils différents seront associés à ces parcours-types pour cadrer notre dispositif méthodologique.

## ▶ LE TERRAIN D'ETUDE

.....Un **P**ole d'échange multimodal

## **IV. Le terrain d'étude : « Chavant » un pôle d'échange Multimodal**

### **1. Description générale**

Le site qui sera étudié est la station « Chavant-Hôtel de Ville » dans le centre de Grenoble, elle se situe sur le parcours de la ligne de tramway A reliant Echirolles à Fontaine La Poya. Ce lieu est principalement une station de tramway, mais aussi un point de correspondance bus-tramway et pour certains usagers ce pôle

constitue un réseau plus complexe bus-tramway-automobile à cause des deux parkings situés autour.

Situation : à la porte sud de l'hypercentre de Grenoble.

Accessibilité routière : au carrefour des pénétrantes urbaines, est, ouest et sud.

Composantes transports publics : une ligne de tramway, trois lignes de bus.

Le tram A : Echirolles Denis Papin  $\rightleftarrows$  Fontaine La Poya

Les lignes de bus :

La ligne 3 : Chavant  $\rightleftarrows$  Saint-Égrève/Le Fontanil

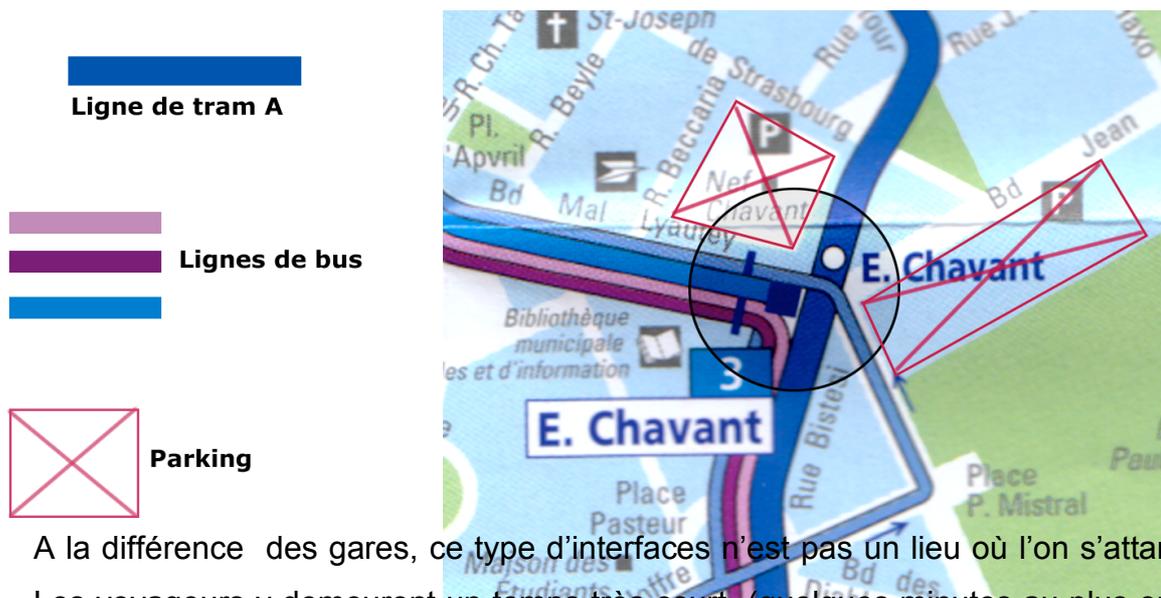
La ligne 16 : Pont de Claix le canton  $\rightleftarrows$  Docteur Martin

La ligne 31 : Eybens  $\rightleftarrows$  Meylan Maupertuis

La ligne 34 : Cité Jean Macé/ Polygone scientifique  $\rightleftarrows$  Poisat-Prémole

Environnement : bureau de poste, bibliothèque municipale, hôtel de ville, hôtel de région, parc Paul Mistral.

Composition : pas de relation directe station de tramway et station de bus, rassemblement des composantes transports et stationnement.



A la différence des gares, ce type d'interfaces n'est pas un lieu où l'on s'attarde. Les voyageurs y demeurent un temps très court (quelques minutes au plus entre un tram et un bus); la fonctionnalité doit primer. L'équipement est basique : distributeur de billets, tableau d'horaires et plans de situation ; la présence éventuelle de commerces dépend du quartier mais n'est pas liée à la présence de l'interface<sup>49</sup>.

Nous avons ainsi cherché à identifier les éléments d'aménagements et d'équipements qui viennent qualifier le lieu, sachant qu'on a supposé qu'il y a une rupture liée à la discontinuité du trajet, mais que cette rupture peut être plus ou moins ressentie, voire niée, en fonction de la pénibilité et des désagréments inhérents au changement de mode de transport et, à l'inverse, des caractéristiques de l'environnement du déplacement qu'il est possible de sentir dans l'intervalle.

L'analyse va se dérouler en deux parties :

-Analyse fonctionnelle et urbanistique

Après la délimitation du périmètre d'étude, le lieu va être décrit selon la grille générique suivante

- 1- Composition du lieu (bâtiments environnants)
- 2- Conception du lieu et organisation du transport (parkings, point d'arrêt, quais, passages piétons, pistes cyclables)
- 3- Equipements (qualité de signalétique, information statique ou dynamique)
- 4- Observations pour dégager des trajets remarquables qui seront les supports d'application du dispositif méthodologique.

## **2. Délimitation du périmètre d'étude**

La délimitation du périmètre d'étude s'est faite en se basant sur des observations des pratiques sur site, et sur l'intérêt de cette recherche qui est d'étudier les comportements des usagers en parcourant un pôle d'échange multimodal. Ces deux paramètres nous ont conduit à limiter notre terrain comme suit :

---

<sup>49</sup> Cette réflexion est une des conclusions de la recherche Predit "Déplacements et innovations, 25 ans d'expériences plus ou moins réussies", groupe "gestion des déplacements urbains", novembre 1997.

- Du côté sud : le parking ouest Paul Mistral côté Bd Jean Pain
- Du côté nord : rue Beccaria longeant le multiplexe Nef-chavant
- Du côté est : la place Paul vallier
- Du côté ouest : le carrefour à l'intersection du boulevard Jean Pain, du boulevard Mal Lyautey et la rue Bistési.

## **3. Analyse architecturale : La matérialité/ Le cadre spatial**

Dans son déplacement, l'usager ne fait pas que regarder le monde : il se déplace, a des buts locaux, d'autres plus généraux. Si l'on veut pouvoir comprendre comment se déroule les parcours dans ces lieux, les différentes dimensions du contexte (fréquentation, cadre bâti, équipements, signalétique...), doivent être prises en compte, en même temps, sans séparations artificielles.

**Le secteur Chavant** : Avec plus de 7000 montées et descentes par jour (pour le tramway), ce secteur<sup>50</sup> de Foch à Jean Pain correspond au point d'échanges articulé autour de la station tramway de la ligne A (Fontaine La Poya/Echiroles Denis Papin) en correspondance avec :

- La ligne 3 (Grenoble Chavant/ Saint-Egrève-Le Fontanil)
- Les lignes 16, 31 (Eybens/Meylan Maupertuis) et 34 (Polygone scientifique-Jean Macé/Poisat Prémol)

**Description de la station de tramway** : La station est constituée de deux quais latéraux, et ne peut accueillir qu'un véhicule.

L'hauteur du quai par rapport au plan de roulement est de 25cm.

L'espace de la station est constituée par des aires d'attente et des aires de distribution de titre.

Les dispositions architecturales : un auvent métallique incurvé avec des parties vitrées permettant une accessibilité visuelle depuis la rue et inversement.

L'information : informations dynamiques sur le temps d'attente des rames à l'approche.

Mobiliers et abris :

- Abri simple avec un auvent métallique et des parois vitrées
- Banc (sous abri)

---

<sup>50</sup> Données extraites du fichier PDF concernant le PDU de l'agglomération grenobloise, téléchargeable et consultable sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org), Mai 2001

-Poubelle

-Luminaire type boules

-Signalétique (indication de direction, nom de la station, cadre d'information)

-Billettique : un distributeur par quai, trois valideurs par quai ( un central et un à chaque bout).

-Bornes d'information voyageur : Temps d'attente (un par quai, au milieu),  
sonorisation (trois haut-parleurs par quai)

**Le parking ouest Paul Mistral** : il y a actuellement 1555 places sur l'ensemble Paul Mistral, dont 809 places gratuites. Des études précisent que l'offre gratuite est occupée à 100% la journée, principalement par les riverains et les pendulaires matinaux.<sup>51</sup>

Ce parking se caractérise par une facilité d'accès en voiture, avec des itinéraires d'entrée et de sortie de parc et des cheminements internes simples, avec une signalisation de proximité et une signalisation de cheminements depuis les grands axes routiers d'arrivée. La liaison piétonne entre le parc et les transports publics n'est pas directe et ne présente pas une bonne lisibilité.

La qualité de traitement (éclairage, plantations.....) a été le fruit d'une étude sur l'ambiance attractive et sécuritaire du parking. Cet aspect intervient aussi fortement sur l'importance de la dépose-reprise par des automobilistes d'usagers du transport public.

---

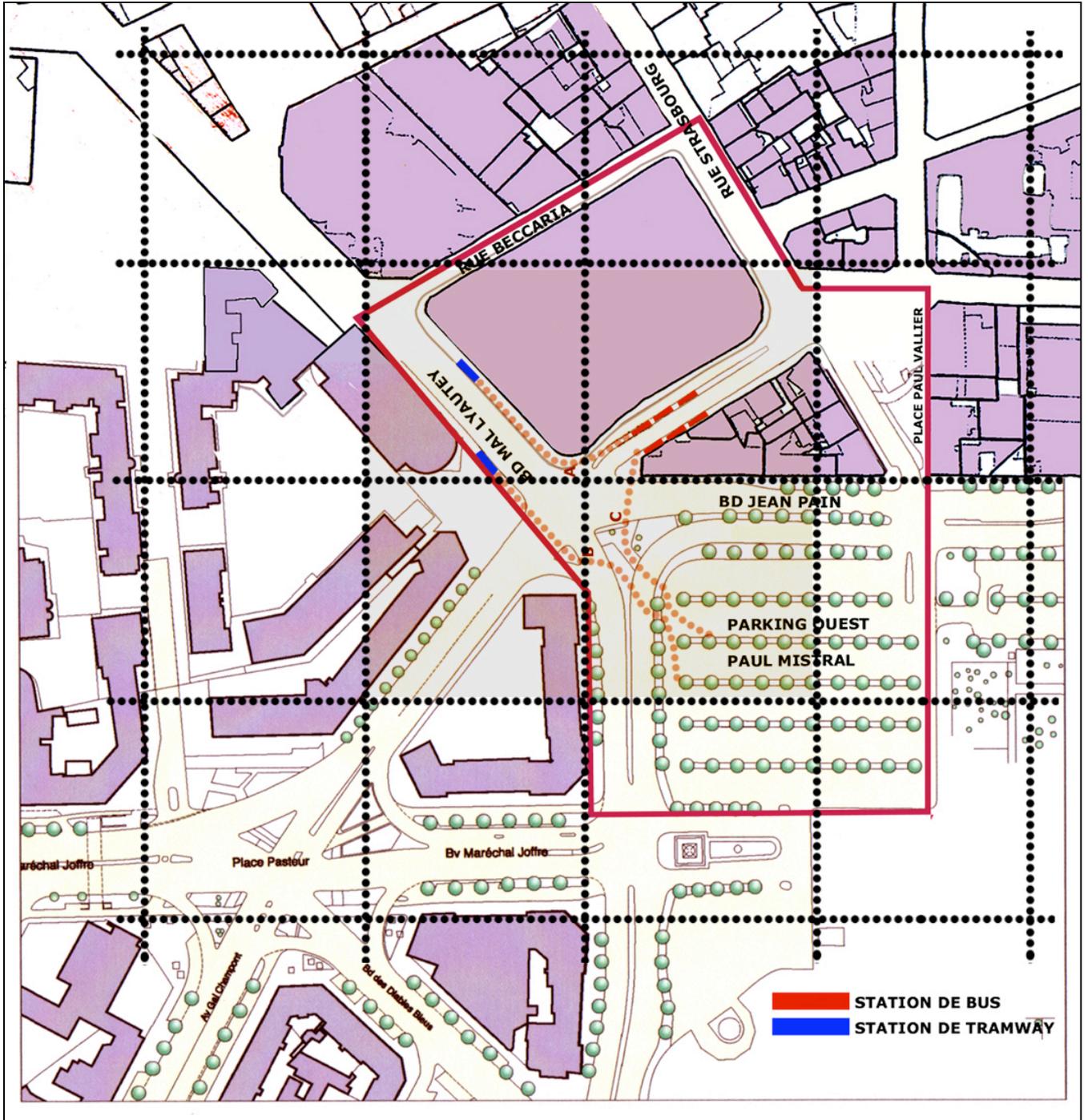
<sup>51</sup> Extrait du communiqué de Roger Pellat-Finet, président de la CCI de Grenoble, le 29 mars 2002



---

<sup>52</sup> Le plan est extrait du plan complet de la ville de Grenoble, téléchargeable sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org), ce plan est à l'échelle 1/2000.

Pour faciliter la description du lieu, suivant la grille générique énoncée précédemment, nous avons procédé à un quadrillage du plan, nous allons décrire chaque partie individuellement en s'appuyant sur des photos.



**Le bd Maréchal Lyautey** : Accès important pour les automobilistes en centre ville. Circulation dans un seul sens pour les automobiles, mais dans deux sens pour les bus. Abribus devant le cinéma et dans le coin du bd côté bibliothèque. Trottoir large de 7m devant le cinéma mais très étroit devant la bibliothèque avec une barrière de protection.





Sortie des véhicules du parking situé au sous sol du cinéma. On remarque une rapidité des pas des passants, fréquentation Intense le week-end pour le cinéma.



Le traitement architectural : Le multiplexe et la bibliothèque ont des traitements contrastés. Pour le multiplexe : Façades vitrées et teintées. La transparence n'est pas totale, les activités à l'intérieur du cinéma ne sont pas visibles du trottoir côté bibliothèque. Par contre, l'éclairage intérieur du cinéma permet une parfaite lecture des activités la nuit. La paroi contenant les entrées est décalée par rapport au corps du bâtiment, créant un abri, un espace couvert.

La bibliothèque : façade presque opaques, en pierres, des petites ouvertures en hauteur rythment le bâtiment.

Un seul accès sur le bd.

L'éclairage du cinéma fait partie de la composition de sa façade, et contribue à sa mise en valeur. Pour la bibliothèque, pas d'éclairage extérieur sur les parois.



Trottoir rétréci devant la bibliothèque, largeur 1,80m. Trottoir ombrée toute la matinée jusqu'au début de l'après midi.

Pour accéder au trottoir à gauche du passant, il faut arriver à la fin du bd pour trouver le feu tricolore et la traversée piétonne.

L'accessibilité visuelle s'étend jusqu'au bd Jean Pain On note la variété des reflets sur la façade du cinéma suivant la position du soleil.



**La rue Bistési** : permet l'accès des Automobilistes venant de Bd Jean Pain et de l'av Jean Perrot à la place Pasteur. Pas de stationnement.

Les bus n° 16, 31, 34 y passent pour Aller à l'av Albert 1<sup>er</sup> de Belgique.

Un seul sens de circulation pour les voitures mais deux sens pour les bus.

Trottoir large de 3,5 m, présence de piste cyclable large de 1,40m.

Passage du tram A, dans la même contre allée que le bus.

Le trottoir devant le cinéma est constitué de pavés de béton, largeur importante 7m, pas de circulation massive de piétons même aux heures de pointe.

La démarche est nonchalante

Les files d'attente aux guichets du cinéma, débordent parfois jusqu'au trottoir, et freinent par conséquent la marche des autres passants.





Façades en pierres alignées d'un seul côté, dans l'autre côté une cour d'immeuble protégée par une barrière métallique.

Trottoir moins large du côté de la cour d'immeuble.

Présence d'arbres tout les 4 mètres, bornes.

Rue très éclairée entre 13h et 14h

Faible circulation piétonnière.



En s'approchant du carrefour :

-Concentration de panneaux publicitaires et de potelets Annonçant la sortie de la place Valentin Haüy derrière la bibliothèque.

-Piste cyclable coupée par un passage de voitures.

-En regardant à gauche on découvre, à 30m, le Bd Jean Pain et le parking Paul Mistral.

-A droite on découvre le cinéma et la bibliothèque.

A l'intersection de la rue Bistési et du Bd M.Lyautey : On trouve l'abribus, des lignes 16, 31,34. Les arbres de grande hauteur et le volume de la bibliothèque créent une zone ombrée toute la journée. Présence de cabines téléphoniques et de bancs publics mais pas de séjours fréquents. On remarque que la vitesse du pas des passants s'accélère à cet endroit. Insuffisance d'intensité et de sources lumineuses. La présence d'un camion à Pizza, surtout le soir, catalyse beaucoup de personnes essentiellement les clients du cinéma.



**Avenue Jean Perrot** : pénétrante sud à l'hypercentre de Grenoble, composée de deux voies séparées par une bande d'arbustes. Une voie à 3 passages permettant d'entrer dans le parking (à droite), et de prendre le bd Jean Pain ou le bd M.Lyautey et une voie à 2 passages pour prendre la rue Bistési à gauche.





Le rythme de la circulation piétonnière est très irrégulier sur les trottoirs. Pour entrer dans le carrefour il faut aller au fond jusqu'à la sortie du parking.



**Le boulevard Jean Pain** lie le boulevard Maréchal Lyautey au pont de Sablon, il se donne à voir en latéral avec des façades alignées et de grandes percées dans le paysage. C'est la pénétrante routière est au centre ville.

- Stationnement d'un seul côté devant des commerces
- Trottoirs en dalle de bétons, voie routière en asphalte, insuffisance des sources lumineuses.
- Rapidité des pas en s'approchant du carrefour
- Flots importants de voitures générant une intensité sonore par les arrêts et les démarrages



La partie centrale permettant d'orienter les piétons est en pavés de béton, avec des surfaces gazonnées et comportant quelques arbres et arbustes. Pas d'éléments signalétiques.

Pas d'accès direct de cette surface au cinéma.

La pointe est marquée par un cylindre publicitaire.

Flux important de voitures mais pas d'attente prolongée aux feux à cause du sens unique des circulations.

L'aménagement du parking : cinq bandes parallèles, séparées par des trottoirs de 1,50m de largeur. Chaque bande contient 2 rangées d'automobiles. La circulation à l'intérieur est aisée, pas de feux à la sortie bd Jean Perrot. Accessibilité visuelle difficile à cause du nombre élevé de véhicules stationnés



**Rue du manège** : rue contenant la station de tramway, une voie unique de 4m pour les véhicules venant de la rue Strasbourg. Quatre grands escaliers placés sur la façade du cinéma pour la sortie des clients des différentes salles. Le trottoir du côté cinéma est large



Comme sur la façade principale du bât. De ce même côté 4 projecteurs sont Suspendus de poteaux





De l'autre côté de la rue, le trottoir n'est pas lisible. La surélévation du trottoir ne dépasse pas la station de tram.

Une barrière de protection dépasse de part et d'autre la station. Mais on remarque que certains accès d'immeubles donnent directement sur les rails de tram, sans éléments de marquages ni dénivellation. Le trottoir séparant le tramway de la voie véhiculaire va en se rétrécissant jusqu'à la rue strasbourg.



Dans l'angle de la rue du manège on trouve un magasin dont l'accès est sur la rue Strasbourg.

Cette dernière concentre beaucoup de commerces, un seul côté pour le stationnement des véhicules. La piste cyclable n'est pas tracée sur le trottoir du cinéma, mais on remarque des coudes métalliques entre les escaliers prévus pour accrocher les vélos. Des potelets métalliques marquent l'arrondi de l'angle.



L'angle avec le bd Jean Pain est marqué par un immeuble de style post-moderne, une agence bancaire et d'autres commerces au rdc et des logements dans les étages. Les balcons sont continus forment des ceintures autour du bâtiment. Ils sont protégés par des panneaux vitrés.

La station de tramway est très accolée à cet immeuble, 1m d'espacement.

**La place Paul Vallier** : cette place a été réaménagée à l'occasion du passage de tramway de façon très complexe, buissons venant de former des « coins de repos et de convivialité » avec des bancs et des marches.





Le partage de la voie entre les différents utilisateurs est peu lisible. Les véhicules passent de chaque côté de la plate-forme et dans le même sens. Les voitures roulent sur le trottoir et sur un refuge pour piétons. Cette situation entraîne la pose de nombreux potelets, sans pour autant résoudre les problèmes



## **V. Les méthodes : Approche contextuelle en deux méthodes complémentaires**

### **1. Introduction méthodologique**

Il s'agit donc de comprendre comment la qualité de l'interface détermine les pratiques. A cette fin, notre démarche a été entièrement orientée vers la détermination de l'importance de la configuration et de la fonctionnalité des pôles d'échange dans le choix de parcours.

Pour cela nous avons cherché à mettre en évidence les représentations qu'ont les usagers des discontinuités dans leurs déplacements pour ensuite s'attacher à mettre en relation la qualité « objective » des interfaces (aménagements, cheminements, équipements et services offerts, etc.), et les représentations que les usagers ont de la multimodalité.

## **2. Le dispositif méthodologique**

La présente partie s'attachera à décrire le dispositif méthodologique tel qu'il a été expérimenté et utilisé dans l'étude. Nous en développerons les résultats, les limites des méthodes mais aussi les pistes qu'il ouvre pour la conception des espaces publics dans une perspective centrée sur les usages et les usagers.

Suite à une phase préliminaire d'observation du site (connaissance du réseau piétonnier, architecture des lieux, observation informelle des conduites sociales), nous avons cherché à constituer le corpus de notre analyse à partir des descriptions ordinaires des passants.

## **3. Constitution de l'ordre des corpus de données**

### **3.1 Observations ethnographiques :**

Les premières observations in situ permettent de reconnaître le terrain, de s'imprégner des situations locales et de recueillir des premières données selon les axes de la recherche. Elles ont été effectuées quotidiennement pendant sept jours, du 24 février au 2 mars. Les plages horaires sont variables avec des prises de notes. Certaines hypothèses sont ainsi établies et restent à vérifier, ces observations ont été appuyées par des enregistrements vidéo et des prises de photos.

### **3.2 Observer le fonctionnement : quels parcours pour quels usagers ?**

Les observations ethnographiques permettent l'émergence de premiers éléments demandant à être confirmés et complétés. Une observation plus systématique est

nécessaire, l'utilisation de la vidéo semble alors pertinente. Les enregistrements vidéo, ont été réalisés durant deux semaines (entre le 3 et le 16 mars), à plusieurs horaires de la journée, en changeant de position pour pouvoir balayer tous les trajets remarquables dans le terrain.

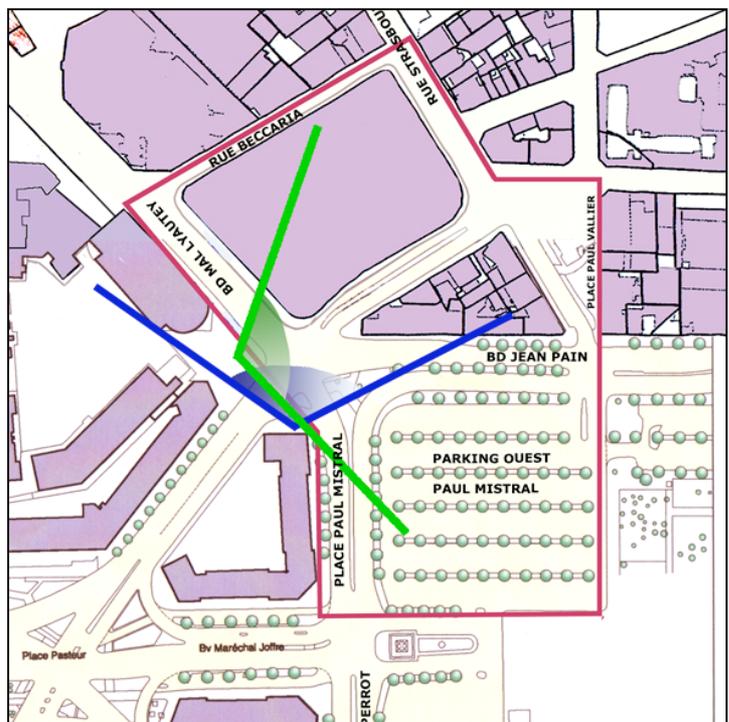
Les durées d'enregistrements varient entre une heure et une heure et demie chaque journée, le site a été filmé entre 8h et 10h, entre 12h et 14h et entre 17h et 19h. Le choix s'est porté sur deux endroits qui nous ont semblé intéressants parce qu'ils permettent un cadrage du parcours entre les trois endroits les plus importants pour la recherche, à savoir : la station de tramway, la station de bus, et le parking.

Le matériel : caméscope numérique de marque Sony, type HI8, référence CCD-TRV418E.

Description du dispositif : le placement de la caméra dans le terrain est tributaire de ses performances techniques, c'est-à-dire de l'ouverture de l'angle de vue qu'elle permettait. Deux points de vue principaux ont été utilisés pour les enregistrements, nous nous sommes focalisés sur trois espaces fondamentaux dans le terrain à savoir : la station de tram, la station de bus et la partie du parking longeant l'avenue Jean Perrot.

Les durées des enregistrements varient entre une heure et une heure et demie, ils ont été réalisés pendant une semaine complète, à différents horaires pour obtenir ainsi une idée des flux et des trajectoires des usagers au cours de la journée.

Placements des  
Caméras dans le site



Nous avons accumulé quatorze enregistrements, qui nous ont permis après visionnage et analyse de dégager des parcours types.

L'avantage de cette première phase est double. D'une part nous pouvons établir un chronométrage et un comptage en isolant un parcours particulier. D'autre part, nous pouvons déjà trouver des corrélations entre le comportement de l'utilisateur et le cadre bâti (aménagements, synchronisation des feux et fréquence des passages des TC).

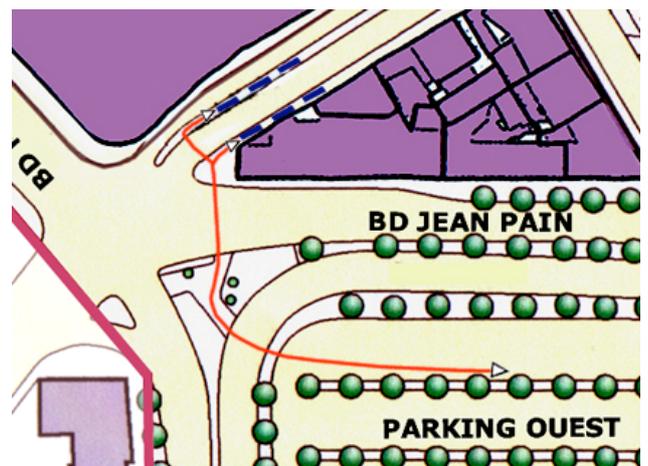
### 3.3 Définition des parcours types :

Les parcours types ont été identifiés à partir du repérage des principaux cheminements, et par rapport aux moyens de transports impliqués dans ces parcours, par exemple : descente ou montée du bus ou du tram, déplacement en vélo, marche à pied indépendante du bus ou du tram.

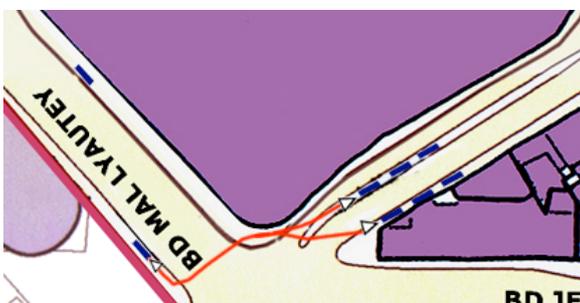
Les quatre principaux parcours types sont les suivants :



1<sup>er</sup> parcours : entre la station de tramway et la station de bus côté cinéma.



2<sup>e</sup> parcours : entre la station de tramway et parking Paul Mistral.



3<sup>e</sup> parcours : entre la station de tramway et la station de bus côté bibliothèque.

4<sup>e</sup> parcours : entre le parking Paul Mistral et les deux stations de bus.

A ces quatre types de parcours s'ajoute un cinquième type concernant les personnes qui s'arrêtent dans ce site pour rentrer chez eux. Ce site constitue donc pour eux la fin des activités, la fin du parcours ou au contraire le début du déplacement. Nous avons dégagé ces parcours types pour cadrer nos entretiens, nous allons cibler principalement des personnes qui empruntent ces parcours-types.

#### **3.4 Les enquêtes :**

Par des entretiens semi directifs, nous allons exposer ultérieurement un descriptif de l'échantillon interrogé ainsi que les grandes lignes des questions posées.

#### **3.5 Les mesures et les enregistrements sonores :**

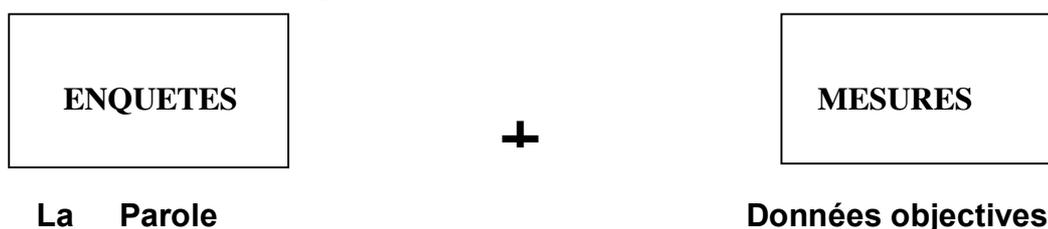
Les mesures et les enregistrements sonores ainsi que leur analyse seront développés ultérieurement.

#### **Questions pour la recherche**

-Au-delà de ce qui est quantifiable et mesurable, comment les usagers se représentent-ils et intériorisent-ils cette réalité « objective » ? On se situe là dans le domaine des représentations, lesquelles demandent pour être étudiées, d'en passer par une analyse du discours et des récits, mais aussi de procéder à un recoupement de ceux-ci avec des observations sur site et des informations objectives. A partir d'un bain sémiotique saturé en images, en sons, en objets, en corps, chacun puise des signes, construit des énoncés, interprète et fabrique un

sens à cet espace « fait pour lui ». Malgré la complexité prévisible, nous avons cherché à organiser la description des lieux-mouvements à partir de la vision de l'acteur.

Notre intérêt premier va à la matière langagière, qui ordonne les représentations, les descriptions et les jugements à propos des trajets<sup>53</sup>.



Cette enquête porte sur des trajets qui imposent la traversée d'un lieu multimodal. Les questions : Connaît-on mieux un trajet quand on le fait depuis longtemps ? Nous avons pris le parti de solliciter des explications verbales. La démarche est donc la mise en mots par le biais de l'enquête.

#### **4. Première méthode : L'enquête ou la parole de l'autre comme analyse**

##### **Description de l'échantillon :**

Nous avons choisi d'étudier des personnes qui fréquentent notre terrain d'étude de manières différentes. Il s'agit alors de croiser les points de vue, d'essayer de faire émerger des convergences. Se contenter tout simplement de choisir des « habitués » n'est pas suffisant pour garantir une valeur heuristique et une interprétation convaincante. Les variations de la classe d'âge, de la classe socioprofessionnelle, sont des paramètres à respecter. La population concernée par notre recherche sera alors décomposée en cinq sous populations. Chacune d'entre-elles est susceptible d'apporter des informations spécifiques.

L'ensemble de la population est constitué de 22 personnes réparties comme suit :

**-Catégorie A** : douze sujets qui sont des « multimodaux ». Grâce à leur familiarité au quartier et leur côtoiement quotidien du tissu urbain et des transports en général, ces derniers nous donnerons un témoignage riche sur les modes de transports qu'ils utilisent, sur l'ambiance sonore du site et l'attention qu'ils leur accordent.

---

<sup>53</sup> LEVY Emmanuelle : « saisir l'accessibilité les trajets voyageurs à la gare du nord », in GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean Paul sous la direction de, « L'espace urbain en méthodes », collection Eupalinos, Editions Parenthèses, Marseille, 2000, p48

**-Catégorie B** : deux sujets. La particularité de ces deux situations est que le déplacement pédestre dépasse le site, il y a un parcours avant et un parcours après le terrain. Ce déplacement est totalement pédestre.

**-Catégorie C** : trois sujets qui sont des cyclistes habitués du site.

**-Catégorie D** : deux habitants, qui par leur connaissance du site, s'exprimeront quant à leur rapport étroit au quartier. Cette catégorie nous permettra de dépasser les généralités et d'obtenir des subtilités et des détails sur la plupart des aspects du terrain.

**-Catégorie E** : trois sujets sont interrogés la nuit, pour recueillir des propos sur l'ambiance lumineuse. Pour ces trois personnes, nous ne nous sommes pas focalisé sur leur relation avec les transports.

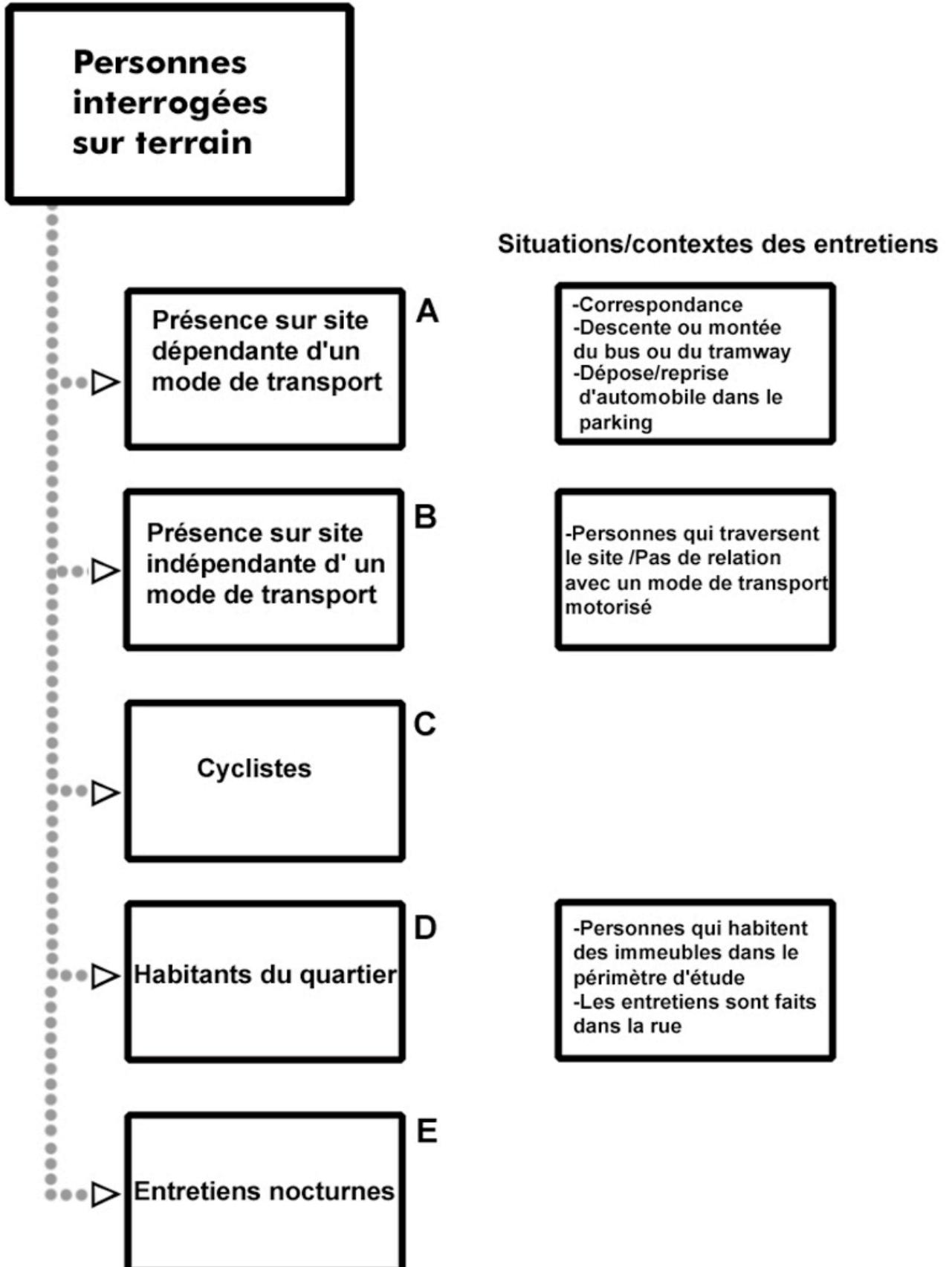
Nous avons multiplié les entretiens pour la catégorie (A), ce choix se justifie par le cadre général de notre étude, qui implique essentiellement des déplacements en relation avec les modes de transport motorisés.

Nous soulignons que pour toute la population, un premier contact verbal s'établit entre l'enquêté et l'enquêteur où nous exposons brièvement l'objet de l'entretien sans entrer dans les détails pour ne pas les influencer. Par ce bref contact, nous essayons de savoir les motifs de la présence de l'enquêté sur site, et par suite nous cadrans nos questions en fonction de la situation.

La réalisation de ces trajets est ordinaire et quotidienne ou alors accidentelle. Mais qu'en est-il de la parole explicative sur ce trajet ordinaire, comment se construisent l'explication, la rationalisation de la pratique de déplacement ? Nous voulions nous en tenir au recueil d'un discours dépouillé de l'empreinte perceptive directe, en retrait du commentaire immédiat qui glose le déplacement : nous allions à la rencontre d'une mémoire du trajet, nous ne participions pas à la construction du trajet.

Nous allons donc exprimer notre attention à l'histoire de leurs relations au déplacement.

## CATEGORIES DES PERSONNES INTERROGÉES



Trois niveaux d'investigation :

**Phase d'observation :**

Cette phase a également permis de préparer le travail d'enquête par une connaissance fine des lieux et par un repérage des principaux cheminements.

**Phase de questionnement :**

Un certain nombre de questions ouvertes laissant la possibilité aux personnes interrogées de développer leurs opinions.

**Phase d'enquête :**

Pour ces enquêtes de type qualitatif, il ne s'agissait pas de constituer un échantillon statistiquement représentatif de la population qui fréquente ces lieux d'échange, mais au contraire d'avoir une approche privilégiant la diversité des situations et permettant de recueillir une série d'informations, à traiter qualitativement, relativement aux cheminements et aux situations dans le pôle d'échange, aux attentes vis-à-vis de ces lieux, à la pratique effective des services disponibles, et à l'image de l'interface. L'objectif même de l'étude est d'ailleurs moins de comptabiliser les individus que de repérer la diversité des représentations.

Nous avons mené ces enquêtes à différentes heures de la journée, en milieu et en fin de semaine afin de nous assurer la plus grande diversité de cas.

Nous avons essayé d'obtenir des entretiens qui durent environ dix minutes dans le but d'avoir le maximum d'informations.

Enfin, les bandes ainsi recueillies ont été intégralement retranscrites.

Concrètement, nous avons posé nos questions<sup>54</sup> pour pouvoir recueillir les quatre groupes d'informations suivants :

**a- L'opinion sur les transports et les pratiques modales :** par des questions sur le motif de déplacement et la destination, localisation du domicile, fréquence d'utilisation des transports en commun ou de la voiture particulière, avis sur les horaires, l'attente, la correspondance (s'il y a lieu).

**b- Description du lieu, de son fonctionnement et des jugements portés :** fréquence du passage par le lieu, l'image du quartier, localisation par rapport au centre ville, le repérage.

---

<sup>54</sup> Voir les retranscriptions des entretiens en annexe

**c- La représentation des trajets dans le terrain étudié :** les obstacles, les seuils, la lisibilité du trajet.

**D- L'ambiance lumineuse et sonore :** en tentant de dépasser la difficulté majeure des entretiens sur la dimension sonore qui est de ne recueillir que des propos sur le bruit et les nuisances.

Nous avons préféré laisser un peu floue la question concernant la dimension sonore et éviter de parler de « bruit », nous avons employé l'expression « ambiance sonore ».

## **5. Deuxième méthode : Les mesures in situ et les enregistrements sonores**

A l'examen des entretiens, une campagne de mesures et d'enregistrements sonores a été menée pour recouper les données sociologiques issues de l'enquête. Les situations remarquables dégagées de l'enquête nécessitent une confrontation avec la mesure physique. Mais les mesures sont peu nombreuses à cause d'une part, du temps qu'offre ce DEA, et d'autre part nous avons estimé que le cadre de cette recherche ne nécessite pas une masse importante de mesures.

Cette méthode, va nous permettre de mesurer les différents facteurs d'ambiances sonores et lumineux. Les mesures obtenues seront mises en porte à faux avec l'enquête, et sont de deux types : ponctuelles et sur une longue durée.

Il était important de ne pas se contenter uniquement d'obtenir des mesures, mais bien de montrer une relation existante entre les phénomènes mesurés et les perceptions décrites lors des entretiens.

### **Relevés métrologiques concernant l'acoustique :**

Pour l'aperçu général des niveaux sonores, nous avons mesuré le Leq<sup>55</sup>.

Dans un premier temps le Leq a été mesuré en même temps que l'entretien pour chercher les corrélations possibles entre les valeurs obtenues et les commentaires.

Le matériel utilisé : Les Leq ont été obtenus par un sonomètre de marque O1 db.

---

<sup>54</sup> Le Leq correspond à la moyenne du niveau sonore entre deux instants T1 et T2 ou pendant une durée T. Il est très utilisé dans l'acoustique urbaine, pour le bruit routier par exemple. L'unité est le db(A).

### **Les enregistrements sonores :**

Nous avons réalisé des enregistrements sonores après avoir analysé les résultats des méthodes citées précédemment, afin de savoir exactement quelles sont les situations sonores que nous souhaitons relever.

Les parcours ainsi détectés, ont été enregistrés sur une bande magnétique, permettant de dégager ultérieurement un graphique sur lequel seront portés les temps de parcours, la distance parcourue et les niveaux sonores.

Ces enregistrements ont été réalisés le vendredi 09 mai 2003 entre 08h et 12h.

Le matériel utilisé : Lecteur enregistreur DAT digital audio tape sony TCD-D7, microphone sony ECM S 959c (stéréo directionnel ouverture à 90 ou 120 °).

L'acquisition des enregistrements a été réalisée par le logiciel « Sound Studio», l'obtention des histogrammes a été possible par le logiciel « Sound Forge XP 4.5 ».

Nous n'avons pas réalisé des mesures concernant le facteur lumineux. Même si ces mesures auraient pu servir comme éléments supplémentaires aux descriptions lumineuses et visuelles du terrain, nous nous en sommes tenus à un ensemble de photographies qui illustrent de manière cohérente les commentaires recueillis.

Après avoir exposé notre démarche, nous allons maintenant aborder les résultats auxquels ces diverses observations in situ et ces deux méthodes nous ont conduites.

## ▷ DEVELOPPEMENT ET ANALYSE DES RESULTATS



## VI. Développement et analyse des résultats

### 1. Analyse des entretiens

En lisant les transcriptions, nous avons relevé un certain nombre de thèmes associés que nous citons :

- *Les modes de transport*
- *Le trajet*
- *Le rapport à l'espace*
- *Les facteurs ambiants*

En interrogrant des voyageurs, non seulement sur leurs trajets, mais aussi sur leur rapport à l'espace du déplacement nous avons pu constater qu'ils procèdent à des comparaisons avec d'autres espaces.

A2 « ....e-Vous appréciez le fait que le parking est proche ?

-Oui, mais un accès direct ça aurait été mieux, comme par exemple les parkings souterrains dans certaines gares à Paris. »

A3 « .....À certaines heures il y a du monde....ça on le ressent parce qu'il n'y a pas énormément des piétons qui passent, comme par exemple, à Victor Hugo. »

A5 « .....À Paris par exemple, les stations de métro c'est comme des marchés, on trouve des boutiques... »

C1 « .....Je crois que c'est un quartier très animé, enfin plus animé que mon quartier, mais à mon avis ce n'est pas comme au centre ville. ....au centre ville il y a plein de commerce, de cafés de bars, mais ici ce n'est pas pareil..... Je crois que c'est un peu un quartier de bureaux ou d'administrations. »

Pour les habitants du quartier, la comparaison n'est plus spatiale mais temporelle.

La modification de l'ensemble architectural du quartier est perçue visuellement mais aussi acoustiquement, l'évaluation de l'avant et l'après est facile pour les habitants du quartier.

D 1 « ...Le week-end, moi je veux me reposer, et s'il y a du monde comme le reste de la semaine, je ne peux plus me reposer.....la circulation dans le carrefour aussi est importante et ça fait du bruit, mais je me suis habitué à ça, par contre le dimanche, avant

*il n'y avait personne dans le quartier et depuis la construction du multiplexe, le dimanche toutes les personnes qui travaillent la semaine viennent pour regarder un film, c'est ça le problème... »*

*D2 « ...e-Vous pensez que les TC ne sont pas bien à Grenoble?...-Non, au contraire, je pense qu'ici, on est quand même mieux organisés que dans d'autres villes, comme Paris par exemple... »*

Aucune personne interrogée ne développe des détails techniques, mais décrivent ce qui leurs semblent positif ou au contraire insatisfaisant.

L'interface est souvent l'expression d'une double contrainte : on ne choisit pas volontairement de changer de mode de transport et on ne choisit pas le lieu où s'opère cette transition.

Certaines personnes interrogées, notamment dont l'utilisation des transports en commun est peu fréquente, restent relativement indifférentes au quartier, l'interface n'étant qu'un repère à l'intérieur d'un parcours, ce qui explique parfois les difficultés à s'exprimer sur ce sujet.

*A1 « ...e- Comment vous décrieriez l'endroit où on est maintenant ?...C'est difficile à dire, je crois euh... »*

*A6« ....-C'est juste là, à côté, la station de tram, euh... excusez moi, mais je ne comprends pas trop votre question.... »*

Les utilisateurs quotidiens placent, dans l'ordre d'importance, les éléments d'appréciation concernant un mode de transport particulier et procèdent à des comparaisons, ensuite les caractéristiques des lieux traversés lors de leur parcours. Parmi ces éléments il est nécessaire de distinguer ce qui porte sur l'esthétique des lieux, et qui relève des goûts et jugements.

A travers ces premiers résultats, la qualité des transports en commun et apparaît comme un axe explicatif majeur des pratiques modales. En développant l'analyse de toutes les données que nous avons pu recueillir, nous allons faire le lien avec les caractéristiques de l'interface et les facteurs d'ambiance.

## **1.1 Représentations des transports chez les usagers interrogés**

### **Une appréciation mitigée**

Notons que les informations citées dans les entretiens, pour qualifier l'automobile et les transports publics, renvoient dans un premier temps à la mobilité qu'ils offrent et dans un deuxième temps à l'objet qu'ils représentent ou les conséquences qu'ils occasionnent.

A4 « ...e- Est-ce que vous avez une voiture ?...Oui j'en ai une, mais je ne l'utilise pas pour aller travailler... »

A5 « ...e- Pour aller en ville de chez vous utilisez quel moyen de transport ?

-Le tram aussi, mais ça dépend aussi qu'est ce que je vais faire et où, mais généralement je descends à Victor Hugo pour aller à la FNAC par exemple.... »

A12 « ...e- Vous prenez beaucoup le bus pendant la semaine ?-Non, pas beaucoup, je ne bouge pas de l'arlequin sauf pour quelques courses précises en ville... »

B 1 « ...e- Quand vous utilisez votre voiture c'est pour des déplacements en ville?

-Non, généralement en ville je me déplace à pied. Pour faire certaines courses pour la semaine par exemple, j'évite d'entrer en ville à cause du stationnement, c'est pour ça que je préfère aller à Comboire par exemple.... »

B 2 « ...e- Est-ce que vous avez une voiture ?-Oui, oui bien sur.

e- Vous l'utilisez pour quels déplacements, pour faire des courses ou pour partir en week-end ?- Surtout pour les week-ends, que ce soit pour sortir de Grenoble, ou pour y faire des courses.... »

D 1 « ...e- Mais est ce que vous avez une voiture? -Oui, j'en ai une oui...

e- Vous l'utilisez beaucoup ?- Non, quand j'en ai besoin. Pour des courses lointaines ou pour aller au ski, etc. »

Les transports publics, de la même façon que l'automobile, sont appréciés de façon mitigée. L'attitude à l'égard des transports publics est associée à leur utilisation. Nous allons maintenant voir les différents critères cités en fonction des catégories des personnes interrogées.

### **Le temps d'attente, fréquences de passage, disponibilité**

Les fréquences de passage et les temps d'attente constituent des indicateurs clé de la qualité de l'offre de transport. Sur le réseau grenoblois, la confrontation des fréquences entre lignes de tram et lignes de bus met à jour une offre « à deux vitesses ».

A2 « ...les trams sont très fréquents je trouve, les bus un peu moins mais en général ça va... »

A3 « ...et puis avec le tram ça me prend quelques minutes pour être au boulot...C'est vrai que c'est pratique, je n'attends pas beaucoup, les tramways sont fréquents »

A7 « ...et aussi qu'il y a des trams tard la nuit, ça c'est important pour ceux qui travaillent la nuit ou les jeunes. »

D 1 « ...Je pense qu'à Grenoble les TC sont satisfaisants, que ce soit pour le bus ou le tram. Moi, j'ai le tram qui passe devant chez moi, donc je ne peux pas dire le contraire, ça me permet de me sortir à n'importe quel moment, je ne me sens pas pressée de sortir... »

63 % des interrogés (14 sur 22), décrivent la disponibilité, les fréquences de passage, le temps d'attente comme étant des points positifs dans les transports publics. La proximité d'une station de transport en commun du domicile est un facteur incitateur à leurs utilisations.

A8 « ...e-Vous auriez pu prendre le tram B, et après le tram A de Hubert Dubedout, non ? -Oui c'est possible aussi, mais la station de bus elle est devant chez moi à l'île verte, donc je sors directement pour attendre le bus...

*e-Vous préférez le bus parce que la station est juste devant chez vous ?*

*-Oui, c'est vrai mais pas que pour ça... »*

Nous avons relevé dans le premier entretien (A1), que l'interrogé a mis en relation le temps d'attente avec le cadre spatial :

*A1 « ...e- Et pourquoi vous ne faites pas le changement à Albert 1<sup>er</sup> de Belgique, pourquoi vous le faites ici, le 31 il passe par là non ?-En fait, je ne sais pas, euh (rires)...Enfin, il m'a semblé que, que...qu'ici j'attends pas trop le bus, par contre à Albert 1<sup>er</sup> il m'est arrivé d'attendre plus que cinq minutes, et ici le bus euh... c'est-à-dire que dès que je descends du tram, je viens ici je prends directement le bus. J'attends quand même un petit peu, mais moins qu'à Albert 1<sup>er</sup>...e- Donc vous estimez que le temps d'arrêt n'est pas beaucoup ici.*

*-oui, oui, c'est ça ce que je voulais dire.*

### **Le confort par rapport à la distance parcourue**

Un seul interrogé, qui n'est un utilisateur fréquent des transports en commun, a exprimé une attitude complètement favorable.

*B 2 « ...e- Et qu'est ce que vous pensez en général des TC?*

*-Pour moi, si vous voulez, je pense que par rapport à avant, les TC ont bien évolué, c'est plus confortable, ils sont plus fréquents,euh...il y a de la musique dans le bus, c'est très bien ça, ça distrait les gens quand ils font un long trajet... »*

Pour le reste des interrogés, nous avons remarqué que le confort ressenti est tributaire de la longueur du trajet, du nombre de correspondances, et non de la qualité de l'objet mobile. Cette relation entre le confort et la longueur du trajet est récurrente chez les interrogées<sup>55</sup> dont le lieu de travail se situe à l'extérieur de la ville.

*A2 « ...e- C'est le bus qui vous paraît fatiguant ?*

*-Enfin, oui je crois que oui, en tout cas pour moi, j'apprécie pas trop le bus mais je suis obligé de le prendre, il faut que j'aille travailler tout les jours. »*

*A5 « ...e- Pourquoi vous ne restez pas dans le tram jusqu'à la station Alsace Lorraine ou à la gare, c'est tout près l'INPG là-bas non ?*

*-Oui, c'est vrai je faisais comme ça avant, mais ça fait un long trajet, je veux dire beaucoup de stations entre, par exemple, l'Arlequin ou Grand'place et Alsace Lorraine, donc je m'arrête ici pour couper un peu, vous voyez ce que je veux dire, ça me change un peu.*

*e- Comment ça ça vous coupe le trajet ?*

*-Je voulais dire que c'est une longue distance, et à un certain moment j'ai envie de descendre du tram et voilà quoi... »*

A7 « ...-Les bus sont bien aussi, mais pour une longue distance comme celle que je fais, je pense que ce n'est pas très pratique mais je n'ai pas le choix, il n'y a malheureusement pas de tram jusqu'à Saint-Égrève.... »

A10 « ...e- Ça aurait été mieux pour vous d'avoir une voiture ?

- Oui, ça aurait été mieux parce que c'est plus confortable d'aller de chez moi jusqu'à Teisseire en voiture, le trajet est un peu long... »

---

<sup>55</sup> 36 % des interrogés (8 sur 22)

Nous avons noté aussi la relation entre le confort ressentie et la situation familiale.

A6 « ...e- Vous utilisez principalement votre voiture pour vos déplacements ?

-Oui, en général. Déjà j'habite un peu loin à Eybens, et puis j'ai deux petits enfants, donc ce n'est pas très confortable pour eux, ni pour moi d'ailleurs, de se déplacer en bus ou en tram par exemple... »

### **Les transports publics synonymes de contraintes et d'inefficacité :**

#### **La Dépendance des horaires**

Les transports publics sont représentés comme contraignants à cause de l'astreinte de leurs usagers à des lignes, soit en fait à des attentes, des détours.

Les transports publics sont jugés inefficaces pour la dépendance des horaires qu'ils occasionnent et constituent en conséquence, pour certains interrogés, un mode de transport dont l'usage est dévalorisé par rapport à l'automobile.

Ce facteur est cité surtout par les cyclistes et les non utilisateurs des transports en commun.

A2 « ...-Ce qui est le plus difficile à vivre, c'est le fait d'être toujours dépendant des horaires, parce qu'avec ma voiture je pouvais rentrer à n'importe quel moment. »

A7 « ...- Vous pensez que ça vous prend moins de temps de venir en voiture ou c'est la même chose ?-Oui, je pense que ça prend moins de temps que le tram oui... »

A9 « ... D'après vous, vous mettez moins de temps en voiture....Ben oui.Ça c'est sur. Si je passe par ici ça fait un détour donc le trajet il sera plus long, par contre si j'y vais directement je contourne un peu les problèmes de circulation.... Pas très rapides, ben c'est-à-dire, qu'ils sont dans la circulation comme les voitures donc même s'ils ont leurs voies réservées et leurs feux, mais quand même, quand ça bouchonne et ben ça bouchonne pour tout le monde. »

B 1 « ...Je n'aime pas trop les autres modes de transports, j'aime plutôt être libre, sortir et rentrer quand je veux.

e- Pour vous c'est surtout un problème d'horaires?-Principalement, oui. Mais aussi la voiture je pense est plus confortable non !.. »

B 2 « ...Si je veux prendre le bus, je suis obligé de faire un changement à Albert 1<sup>er</sup> de Belgique, donc je vais perdre du temps, alors je marche, ça me prend 10 minutes c'est tout... »

C1 « ...e- Vous pensez que le bus par exemple ne vous permet pas d'être libre ?

*-Je voulais dire que c'était surtout par rapport aux horaires. Je n'aime pas être obligé de prendre tel bus à tel heure le matin pour aller au lycée ou même pour sortir voir des copains.*

*e- C'est la même chose pour le tramway aussi ?*

*-Oui c'est la même chose... »*

*C2 « ... Je ne veux pas me sentir dépendant des horaires des bus ou des trams, en plus je profite du soleil comme aujourd'hui.... »*

### **Une relative préférence du tramway**

En milieu urbain, la croissance du trafic automobile entraîne de grands volumes de circulation que de nombreux effets non voulus se développent : l'accessibilité diminue, les bouchons et les difficultés de stationnement occasionnent des pertes de temps. Nous avons relevé que ce paramètre incite à l'utilisation du tramway à cause de sa relative indépendance par rapport à la circulation.

*A2 « ... vu qu'ici c'est le terminus, je prend le tram ici....mais je préfère m'arrêter ici... parce que d'abord c'est plus rapide... et en plus vous savez tout les feux rouges et les problèmes de circulation pour aller à Echirrolles ça m'énerve donc et.... »*

*A5 « ...Le bus ou le tram je ne vois pas trop la différence, à part peut être le fait que le tram il s'arrête surtout dans les stations et parfois dans les feux rouges, par contre le bus c'est comme une voiture donc il doit s'arrêter dans les feux comme tout le monde... »*

*A9 « .... Pas très rapides, ben c'est-à-dire, qu'ils sont dans la circulation comme les voitures donc même s'ils ont leurs voies réservées et leurs feux, mais quand même, quand ça bouchonne et ben ça bouchonne pour tout le monde. »*

### **La formule « voiture + transport en commun »**

Le choix de la formule « voiture + TC » : conserver les avantages de la voiture en évitant ses inconvénients. Deux principales motivations sont avancées par les interviewés pour expliquer leur choix :

*-Conserver les avantages de la voiture pour les déplacements (pratique, rapide....)*

*-Eviter les problèmes de stationnement et de circulation dans le centre de l'agglomération*

Cet usage combiné de la voiture et d'un autre mode de transport est orienté vers les déplacements en direction en centre ville et les zones se trouvant au niveau des terminus des bus.

*A2« ...mais je préfère m'arrêter ici. Mais c'est peut être aussi parce que j'avais l'habitude de laisser ma voiture dans le parking là bas et de monter dans le tram après, parce que d'abord c'est plus rapide, et en plus vous savez tout les feux rouges et les problèmes de*

*circulation pour aller à Echirolles ça m'énerve donc et vous savez ils commencent à devenir rares les parkings comme ça en ville... »*

*A3« ...déjà ce n'est pas très évident de trouver une place libre dans ce quartier là, en plus là dans le parking il y a des places gratuites, et puis avec le tram ça me prend quelques minutes pour être au boulot. »*

*A6 « ...Oui c'est vrai, quand je laisse ma voiture ici ça me permet de respirer oui...et du moment que ce n'est pas moi qui conduit le tram (rires) je suis tranquille. »*

*A7 « ...e- Vous pensez que ça vous prend moins de temps de venir en voiture ou c'est la même chose ?-Oui, je pense que ça prend moins de temps que le tram oui...mais je pense que l'avantage dans le tram c'est qu'il n'est pas vraiment engagé dans la circulation comme une voiture. »*

*A9 « ....ça dépend, si je suis pressée j'y vais directement, sinon je la laisse ici, parce que parfois je trouve des problèmes de stationnement à côté du boulot, on n'a pas beaucoup de places de parking, parce qu'il y a un parking près de l'immeuble, mais les places sont réparties entre plusieurs sociétés, qui étaient là avant nous, donc voilà. »*

### **Les nuisances liées aux transports**

Le bruit est associé, par toutes les catégories des interrogés, aux automobiles, le tram et le bus ne sont pas considérés bruyants.

*A3« ... Là il y a un grand carrefour, mais je suppose qu'il y a une circulation énorme de voitures par ici. Apparemment c'est trop bruyant pour ceux qui habitent ici... »*

*A4 «...ça fait circuler beaucoup de voitures donc forcément ça devient insupportable. Mais heureusement qu'il y a une seul sens de circulation, vous imaginez le bruit qu'il y aurait avec le même nombre de voitures dans l'autre sens....c'est normal que dans le quartier il y a du bruit »*

*A5 « ...e- Et avant de monter dans le bus ?...- Quand je suis dans la station, il y a le bruit des voitures qui passent, mais ça c'est normal je pense il n'y a pas de voitures silencieuses. »*

*A6 « ...e- Donc vous pensez que le tram ne fait pas de bruit ?-Si quand même, il fait du bruit, mais ce n'est pas la même chose, c'est moins fort en tout cas, ça ne se remarque pas beaucoup... »*

*A7 « ...e- Et le tram il fait du bruit aussi ? -Du bruit, euh....pas vraiment, disons qu'il a son bruit propre à lui. Mais quand le bruit s'arrête, je sais que le tram va passer puisque toutes les voitures sont obligées de s'arrêter... »*

*B1 « ...e- Le tramway et les bus aussi ?-Euh....le tram et le bus ensemble, ils font du bruit oui c'est sur (rires), mais considérés séparément je crois qu'ils sont quand même assez silencieux pour des transports en commun. »*

*C1 « ...Lorsque je roule à côté du tram, surtout dans la rue Fantin Latour, il fait du bruit, c'est normal, il est à deux mètres. Mais s'il passe loin, c'est vrai qu'il est quand même silencieux... »*

### **L'habitude des habitants**

Nous avons dégagé des deux entretiens faits avec des habitants du quartier, la notion d' « habitude ». Cette habitude concerne essentiellement le bruit, même si un sentiment de gêne est exprimé, l'ambiance sonore du quartier est perçue

ressentie mais fait partie intégrante de la vie quotidienne. La gêne est ressentie mais sans amplification.

*D 1 « ...Il y a peut être la vibration parce que ma voisine, elle a eu l'année dernière des fissures dans une cloison, et l'expert qui est venu lui a dit que c'était à cause du tram, c'est bizarre non ! »*

*e- Vous n'avez pas remarqué cette vibration? -Si, et je crois qu'on s'habitue au bruit, mais pas à ça. »*

*D 2 « ...e- Et ce grand trafic, est ce qu'il vous gêne ? -Oui, mais bon, avec le temps, on ne fait plus attention au bruit. J'ai toujours habité dans des quartiers comme ça avec des carrefours aussi grands, donc je m'habitue... »*

### **Localisation spatiale et temporelle**

*A10 « ...mais la différence est énorme entre le bruit des voitures quand elles passent, et quand elles sont au feu rouge. »*

*C3 « Je crois qu'ici, ça dépend des moments. J'ai remarqué que le matin il y a beaucoup de bruit, c'est normal, beaucoup de personnes entrent en centre ville par ici, mais l'après midi c'est plus calme. »*

Objectivement, ces deux commentaires montrent l'écart entre le niveau sonore des voitures au feu et après leur démarrage, et entre le matin et l'après-midi.

Ces constats doivent être mis en relation avec le contexte spatio-temporel de l'entretien, nous allons dans la partie étude des données acoustiques vérifier cet écart .

### **La perception du tram**

Comme le tram est omniprésent dans le quartier, il conditionne l'écoute et sert de point d'ancrage, mais il est aussi ressenti par la vibration qu'il provoque.

*A2 « e- Vous pensez que le tram fait du bruit ? -Peut être que le tram ne fait pas de bruit mais quand même on le sent quand il se rapproche.*

*e- Et comment ça se passe, vous pouvez l'entendre de loin ? -Non pas de très loin, il y a la cloche, qui avertit. »*

*A5 « -Oui, je ne vois pas de différence, sauf qu'il y a des vibrations, mais on ne peut pas les éviter. »*

*A6 « ...Mais j'aurais aimé entendre le tram de loin, comme ça je me dépêche pour le rattraper...Vu la circulation et le bruit que ça fait, on n'entend que ça... »*

*A7 « e- Et le tram il fait du bruit aussi ? -Du bruit, euh....pas vraiment, disons qu'il a son bruit propre à lui. Mais quand le bruit s'arrête, je sais que le tram va passer puisque toutes les voitures sont obligées de s'arrêter. »*

## **1.2 Le trajet**

### **Critères d'appréciation du trajet**

Le changement de mode paraît surtout vécu par les usagers comme une des séquences d'un déplacement.

La qualité du cheminement entre les moyens de transport (en termes de longueur, temps, simplicité, repères visuels, dénivelés,..) est le premier critère d'appréciation des usagers à l'égard des lieux d'échange. Suivent les caractéristiques et l'ambiance des espaces traversés. Les usagers apprécient le parcours d'une part par rapport à sa longueur et au temps nécessaire pour le réaliser, d'autre part par rapport aux obstacles et désagréments qui se dressent sur le chemin.

A2 « e- Et qu'est ce que vous pouvez me dire sur le trajet entre le bus et le tramway ?  
-Entre le bus et le tramway, c'est déjà très court comme trajet, c'est vite fait, quelques secondes et je suis dans la station de tram, le temps de composer mon billet et il y a le tram qui arrive, j'attends pas beaucoup, c'est pas très compliqué par rapport à d'autres endroits dans la ville. »

A4 « e- Vous pensez que c'est rapide parce les stations sont très proches, c'est ça ?  
-Oui, c'est ça, et pour vous dire aussi, que quand j'habitais à Paris c'est vraiment la galère pour faire une correspondance, et là ce que je trouve très intéressant aussi c'est que ce n'est pas souterrain, on voit ce qui se passe autour, je me rappelle que la première fois que je suis venu ici j'ai pas eu de difficultés... »

A5 « ...e- Et le trajet que vous faites ici entre la station de tram et la station de bus comment vous le décririez ?

-Il est vraiment très court le trajet, donc pour le décrire je ne sais pas trop quoi vous dire (rires). Là je traverse et puis je marche devant le ciné un peu et c'est tout, il n'y a pas mille chemins (rires), c'est pas vraiment un long trajet épuisant ou fatigant, c'est....c'est continu, c'est direct quoi. »

A6 « ...Ah d'accord, je trouve que c'est très proche oui, il faut juste traverser et puis un peu à droite c'est tout, mais parfois c'est vrai quand je vois le tram passer, j'ai envie de traverser vite pour le rattraper mais il y a les feux rouges là pour les piétons, mais sinon c'est clair. »

A8 « ... là aussi je fais très rapidement le changement, donc comme je vous ai dit je trouve ça bien qu'on change du bus au tram ou le contraire aussi sans marcher trop, on devrait peut être imaginer à Grenoble comme dans les aéroports des passerelles qui font monter directement dans l'avion, je ne sais pas moi ... »

A10 « ...S'il n'y avait pas eu ce passage pour les voitures, les deux stations auraient été dans le même trottoir. »

A11 « C'est clair comme endroit je crois, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'escaliers ou de choses comme ça.

e- Vous pensez qu'un escalier est un obstacle ? - Pas tout le temps, mais quand quelqu'un est pressé, ou par exemple pour une vieille personne, ça pourrait être un obstacle oui.

e- Vous pensez qu'ici il n'y a pas d'obstacles pour un piéton ?- Je pense que non »

A12 « ...e- Mais en même temps la végétation est agréable non ?-Oui c'est vrai, mais là c'est trop... il y a vraiment beaucoup d'arbres donc du coup je ne peux pas reconnaître c'est quel bus puisque là ils commencent à être nombreux les bus comme je vous avait dit  
B1 « ...c'est agréable de traverser le parc mistral surtout quand il fait beau comme aujourd'hui, j'aime bien moi les parcs, les espaces verts, ça fait respirer la ville »

C2 « ...ici c'est bien tracé je pense, c'est lisible. Mais je ne crois pas que les cyclistes se soucient tout le temps de ça, parfois elles n'existent pas mais on circule quand même. Ici avec les trottoirs, qui sont bien fait d'ailleurs, autour du cinéma il n'y a aucun problème. »  
C3 « ...je pense que le réseau cyclable est bien fait... »

### **Le confort ou le service**

L'architecture et l'implantation des stations sont le sujet d'interprétations contrastées. Les usagers sont surtout sensibles au manque de places assises, mais apprécient l'accessibilité qu'elle offrent. Pour les interrogés, le confort se réduit à une position assise, un seul répondant a évoqué la question de la protection contre les intempéries.

A1 « e-Vous pensez quoi de l'aménagement de la station, de l'abribus ?

-Je pense que c'est quand même petit, et en même temps je comprends que ceux qui construisent ça ne peuvent pas installer dix chaises. Mais ça on le ressent quand il y a du monde. C'est fait juste pour protéger les gens de la pluie et ça marche....Mais comme maintenant là, le soleil il tape, et tout le monde est dans l'abribus, je suis obligée de rester à l'écart, il n'y a pas de place, donc je deviens impatiente et gênée. »

A7 « ....À mon avis la station est bien implantée... »

A10 « e- Qu'est ce que vous pensez de l'aménagement de la station de tramway ?

-Je crois que c'est une station classique comme toutes les autres sur le parcours du tram sauf que, puisqu'il n'y a pas une grande surface. Ils étaient obligés de l'accoler au bâtiment derrière là. Une plus grande surface avec des distributeurs de boissons, ça aurait été mieux je crois, comme dans la gare par exemple. »

D1 « ...je pense qu'effectivement, elle est bien aménagée, j'ai remarqué ça parce qu'avec mon fils dans sa poussette, il y a certains trottoirs en ville où c'est difficile de marcher mais ici, puisque c'est dans mon quartier, à force de se promener avec la poussette j'ai remarqué qu'ils ont laissés des pentes pour les poussettes et les handicapés, je trouve qu'ils ont bien fait. »

### **La communication, l'aspect relationnel**

En abordant la question du temps d'attente, nous avons souligné deux conduites particulières :

\*La lecture, mais seulement quand la personne peut s'asseoir, ou elle remarque que le temps d'attente va durer longtemps.

\*L'échange de paroles bref, mais sans approfondir un sujet particulier. Ces échanges de paroles se passent généralement sous l'abri.

Nous avons observé les conduites sur site, ou à partir des enregistrements vidéo, et nous avons remarqué que hors abris, les contacts entre les personnes sont inexistantes, ce qui nous pousse à affirmer que les abris sont des espaces de communications, relationnels, favorisant les contacts.

A1 « ...s'il fait beau ou non, s'il y a trop de monde dans la station. C'est différent. Par exemple, parfois je lis, quand je peux m'asseoir, ça me fait du bien, comme ça je vais au boulot de bonne humeur. J'aime bien aussi m'adresser aux gens, pour passer le temps même si c'est bref... »

A5 « ...j'essaye de m'occuper en lisant un bouquin par exemple quand je suis assise. Mais je laisse ma place pour une personne âgée puisqu'il n'y a pas assez de places.

A8 « ...parfois je ne fais pas attention à ce qui se passe autour. Généralement j'échange quelques paroles avec une personne, mais pas n'importe qui. »

A10« ...c'est vrai que malheureusement les gens sont de plus en plus méfiants mais ça ne m'empêche pas de vouloir parler à une personne même pour dire n'importe quoi. Parfois quand je ne peux pas m'asseoir, je ne fais pas attention à ce qui se passe. »

### **Le facteur : occupation**

La concentration d'un grand nombre d'individus dans un espace génère divers comportements et conditionne la position des usagers les uns par rapport aux autres, que ce soit en période d'attente ou en situation de déplacement.

Concernant la période d'attente, nous avons remarqué que lorsque le nombre d'usagers est important, il y a un regroupement sous les abris, d'où un effet de proximité très accentué. Les entretiens nous montrent que, d'une part, ce regroupement sous les abris est une manière de se protéger du bruit des automobiles traversant le carrefour ou l'allée parallèle au passage du tramway, et que d'autre part il est causé par la faible largeur des trottoirs sur lesquels sont implantées les stations.

A1 « ...Je pense que c'est quand même petit, et en même temps je comprends que ceux qui construisent ça ne peuvent pas installer dix chaises. Mais ça on le ressent quand il y a du monde. C'est fait juste pour protéger les gens de la pluie et ça marche... »

A10 « ...la station de tram n'est pas un truc clos, donc est vraiment exposé au bruit, mais il n'y a pas de station de tram fermé...ou alors ça devient une gare... »

A10 « ...Je crois que c'est une station classique comme toutes les autres sur le parcours du tram sauf que, puisqu'il n'y a pas une grande surface. Ils étaient obligés de l'accoler au bâtiment derrière là. Une plus grande surface avec des distributeurs de boissons, ça aurait été mieux je crois, comme dans la gare par exemple... »

Les observations nous ont montré que, cette proximité n'est pas souvent appréciée, ce qui met en question la sociabilité d'un espace public : être en rapport avec les autres ou avoir la possibilité de s'isoler. Dans ce cas, nous soulignons le rôle de l'aménagement de la station de tramway, de sa configuration dans l'ambiance située, c'est-à-dire que nous mettons en relation le facteur forme d'occupation et l'aménagement du lieu.

### **Le parking : une liaison piétonne souhaitée**

Malgré une distance métrique réduite entre le parking et les transports en commun, certains entretiens avec des usagers quotidiens des TC, nous montrent que la qualité du parking est un facteur clé pour le déroulement de certaines correspondances.

*A7 « -Je pense qu'il n'y a rien de compliqué là dedans, le parking il est juste là, il y a quelques mètres à faire c'est tout, bien sur ça devient long si je mettais ma voiture vraiment au fond du parking, mais il faut quand même marcher, non... Oui, on peut se repérer facilement par là, on peut la voir la station du parking, mais par contre on ne peut pas savoir le numéro du bus qui s'est arrêté dans la station. »*

Ces propos nous permettent d'affirmer que les parkings situés à proximité d'une station de tram ou de bus, doivent comporter certains aspects particulièrement déterminants pour leur fonctionnement, à savoir:

-Une facilité d'accès en voiture, avec des itinéraires d'entrée et de sortie et des cheminements internes simples, avec une signalisation de proximité et une signalisation de cheminements depuis les grands axes routiers d'arrivée, complétée le cas échéant par une information sur le niveau d'occupation.

*A6« ...Je crois qu'il n'y a pas de panneaux d'indication, c'est-à-dire pour quelqu'un qui ne connaît pas, il ne sortira pas facilement, en plus de loin, on ne peut pas savoir s'il y a des places vides ou pas, ça existe dans d'autres parkings mais pas dans celui-là. Pourquoi pour le parking Chavant là-bas, ils l'ont fait mais pas pour celui-là ? »*

*A11« e- Qu'est ce que vous pensez du parking, est ce qu'il est bien aménagé à votre avis ?*

*-Je pense que oui....il est bien aménagé, je veux dire qu'il est spacieux, mais ce qui me semble pas très bien fait, c'est que les sorties ne sont pas très visibles. Il y a une seule sortie pour les piétons, c'est la fente dans les buissons là-bas face au carrefour, donc je ne peux pas traverser à n'importe quel endroit. »*

-Une liaison piétonne entre le parc et les transports publics de qualité présentant une bonne lisibilité et un certain confort de cheminement avec notamment un parcours à pied.

*A2 « e-Vous appréciez le fait que le parking est proche ?-Oui, mais un accès direct ça aurait été mieux, comme par exemple les parkings souterrains dans certaines gares à Paris. »*

*A6 « e- Vous auriez aimé avoir un accès direct au tram c'est-à-dire sans attendre aux feux ?*

*- Oui, ça serait nettement mieux, un passage direct pourquoi pas oui, mais même pour les bus aussi, c'est-à-dire les gens qui prennent le bus, ça serait plus pratique pour eux, et plus rapide aussi. »*

-Une ambiance attractive et sécuritaire : pour cela différents aspects sont à rechercher tel qu'une bonne qualité de traitement (éclairage, plantations.....) et d'environnement. Cet aspect intervient aussi fortement sur l'importance de la dépose-reprise par des automobilistes d'usagers du transport public.

A3 « ... ça a l'air calme ici comme parking c'est-à-dire que je n'ai jamais eu de problèmes même si on sort tard du cinéma mais ça se passe bien. »

A9 « ...-Ce que j'ai remarqué dans le parking, c'est qu'il y a beaucoup d'arbres et ça je n'aime pas, ça fait de l'ombre et c'est agréable à voir mais ce qui me semble dommage c'est que la nuit, il n'est pas bien éclairé contrairement au reste du carrefour. En plus il n'y a pas de signalisation donc c'est difficile de trouver la sortie. »

B2 « -Oui, oui c'est ça ce que je voulais dire, si je me rappelle bien, je crois qu'après c'est-à-dire le parking et le parc mistral, on retombe dans une ambiance sombre. C'est vraiment dommage, on devrait mieux éclairer toute cette zone là, et pourquoi pas ajouter des bancs sur les trottoirs au parking, ça permettra à des gens de passer du temps de se repose »

D2 « -Oui, c'est vrai, mais je pense que ça c'est plutôt pour créer de l'ombre parce que le soleil ce n'est pas bon pour les carrosseries, ça abîme la peinture. »

#### **La continuité par l'horizontalité :**

Certains entretiens nous ont montré que le confort optimum recherché par les personnes en déplacement, passe par l'appréhension de la continuité du parcours : l'absence d'escaliers dans le parcours et l'absence de dénivellements importants dans le site étudié, ont été cités comme des facteurs de confort dans le trajet. D'une certaine manière, le passage d'une situation à une autre est moins ressenti. Pour certains interrogés, l'escalier est un obstacle pour la personne pressée ou en accélération, et est synonyme de rupture, son absence favorise donc la continuité.

A11 « ....C'est clair comme endroit je crois, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'escaliers ou de choses comme ça.

e- Vous pensez qu'un escalier est un obstacle ?- Pas tout le temps, mais quand quelqu'un est pressé, ou par exemple pour une vieille personne, ça pourrait être un obstacle oui. »

#### **La question de la signalétique : Orienter, identifier, informer**

La signalétique présente dans notre terrain d'étude se limite à des panneaux contenant des informations sur les



destinations routières importantes : grands boulevards, sortie de ville, etc....

Les informations concernant les transports sont concentrés dans les stations. Ces informations ne permettent pas à l'utilisateur de relier entre l'offre du tramway et l'offre du bus, les horaires ne sont pas présentés simultanément dans un même affichage.

Il s'agit de poser la question très importante de la gestion des informations, où met-on l'information, comment crée-t-on des chaînes d'information, comment positionner l'information, et comment gérer les successions d'information ?

Le recentrage sur l'analyse des usagers et de leur comportement est une condition préalable et incontournable à l'établissement du projet signalétique.

De manière pratique, cette étude porte sur le recensement des différentes catégories d'usagers (nombre, âge, langues, mouvements, profession, activités, état corporel...), sur leurs parcours spécifiques en termes de fréquence et de démarches.

Le complément immédiat à cette recherche réside dans l'approche des moyens de repérage spatiaux adaptés aux différentes catégories répertoriées.

### **Signalétique et multimodalité**

Pour notre terrain d'étude, nous avons remarqué l'absence d'une signalétique adaptée au contexte de la multimodalité. La méthode qui convient à l'échelle de notre site consiste à repérer sur un lieu donné tous les environnants, les générateurs de trafics, les destinations possibles, d'identifier tous les flux qui parcourent l'espace à traiter et de les hiérarchiser.

## **1.3 Le rapport à l'espace**

### **L'image du carrefour : importance du sonore**

Même si les propos rapportés sur le carrefour ne sont pas en relation avec son aménagement et sa configuration spatiale, son image est imprégnée de l'aspect sonore. Le bruit est récurrent, est resté une constante dans la description du carrefour. Le bruit est exprimé sans hésitation. Les répondants construisent leur description à partir du bruit et citent la circulation comme étant son origine.

*A3 « -Ben... Là il y a un grand carrefour, je ne sais pas comment ça se passe pendant le reste de la journée, mais je suppose qu'il y a une circulation énorme par ici. »*

*A4« ...c'est normal que dans le quartier il y a du bruit, parce que c'est l'inconvénient des grands boulevards, ça fait circuler beaucoup de voitures donc forcément ça devient*

*insupportable. Mais heureusement qu'il y a une seul sens de circulation, vous imaginez le bruit qu'il y aurait avec le même nombre de voitures dans l'autre sens. »*

*A6« ...c'est comme tout grand carrefour dans une ville, c'est des bruit de voitures, de motos, de bus, tous mélangés, c'est ça je crois. »*

*A7« ...c'est un grand carrefour comme beaucoup d'autres dans la ville où il y a beaucoup de circulation, beaucoup de voitures qui passent. »*

*A10 « Et bien, c'est un carrefour ici, donc il n'y a que les voitures qui passent, c'est ce qu'on entend généralement dans ce genre d'endroits, non... »*

*A11« ...mais là-bas on est carrément dans le boulevard, donc c'est du bruit d'accélération, de freins, de motos enfin de tout, c'est horrible. »*

*B2« ...je pense que c'est calme, par ici, pas par là (l'enquêté montre le carrefour). Par là, j'évite de passer, ça me fait peur. »*

*C1« ...c'est comme vous voyez là, c'est des grands boulevards, donc ils ne peuvent pas être calmes. Les sirènes, les klaxons, les démarrages, tout ça ceux qui conduisent ne s'en rendent pas compte mais pour les autres c'est horrible. »*

### **Absence de stationnement appréciée**

L'absence de voitures stationnées sur les trottoirs dans le périmètre du terrain d'étude, est une situation appréciée par certains interrogés. Cette situation favorise l'appropriation du lieu est peut être expliquée par la présence des parkings.

*A5 « - Je trouve qu'ici, c'est moins euh....c'est moins stressant, et moins encombré par rapport à l'autre où il y a toujours des voitures stationnées des deux côtés... »*

*B1 « e-Y a-t-il d'autres détails qui ont attiré votre attention ?*

*-Euh, non. Je ne sais pas trop. Ce qui est bien ici c'est qu'il n'y a pas de voitures stationnées, ça c'est bien pour les piétons, mais en même temps ce qui est marrant c'est qu'il n'y a pas de commerces ou de terrasses de café pour pouvoir en profiter, vous voyez ce que je veux dire. »*

*C3 « ...Mais je trouve ce qui est bien ici, c'est-à-dire d'ici jusqu'à l'IUT, c'est qu'il n'y a pratiquement pas de voitures stationnées qui encombrant les trottoirs. »*

### **Le territoire du piéton : interaction entre l'individu et les entités mobiles**

Le parcours du piéton n'est pas aléatoire, le véhicule, le tram, le bus délimitent des territoires remarquables par les piétons. Globalement, le territoire du piéton dans notre terrain d'étude, c'est-à-dire les espaces qui lui sont réservées, est appréciée. L'aménagement est satisfaisant : trottoirs larges, sentiment d'ouverture, facilité d'accès et de déplacement. L'individu remarque visuellement et par le son les flux circulatoires mais c'est la proximité dans l'espace qui amplifie le sentiment de gêne coprésence qui caractérise cette coprésence. En effet l'individu qui traverse le carrefour, entend et voit le flot de voitures qui constitue un paysage sonore particulier, son espace de déplacement est orienté à la fois par les aménagements qui lui sont proposés et par la sonorité des bandes passantes : *il entend des*

*voitures qui démarrent et qui accélèrent, le bruit est plus intense, il tourne la tête, il cherche une autre direction, peut être il y a un feu vert pour les piétons quelque part.*

Les entités mobiles, en particulier les voitures, sont associées à l'image du carrefour, ils constituent un filtre à pénétrer pour passer d'une situation à une autre : *un individu descend de sa voiture, se dirige vers le carrefour, attend au feu, il voit la station de bus, mais la correspondance n'est pas encore ressentie.* Dans ce cas, le contrôle de la situation par l'individu est juste visuel, son corps est encore loin. Le contrôle sonore de la situation peut être sollicité pour ajuster l'action à choisir : *l'individu cherche ses clés pour fermer la portière de la voiture, il se retourne inconsciemment vers le carrefour, il a ouvert le coffre, il entend la clochette du tramway, il se retourne, il voit le tram passer, il ferme le coffre, il court, il court.....*

Malgré que le territoire du piéton soit fragmenté, le carrefour semble être un connecteur de tous ses fragments. Les liaisons piétonnes souhaitées entre le parking et les autres stations montre en quoi la continuité dans un parcours piéton, même d'une distance métrique réduite, est fondamentale.

L'interaction décrite précédemment, fait établir le lien entre les paramètres visuels et sonores et la conduite piétonne dans notre terrain d'étude et par conséquent conditionne les perceptions et les usages.

### **Le train de voitures comme obstacle**

La traversée des boulevards constitue un événement, lorsqu'elle devient trop complexe à contrôler pour un piéton pressé, elle est identifiée comme une mise en péril momentanée et oblige le détournement.

Par le passage d'une bande continue et longue de voitures, le territoire décrit précédemment est plus ressenti, puisqu'on y passe un temps plus long. Le train de voitures est donc dans ce cas un obstacle pour le déplacement mais favorise l'appropriation du trottoir. La file de véhicule constitue un espace-temps qui rompt le rythme du parcours effectué par le piéton. Le piéton se sent exclus du territoire de la rue et se contraint à respecter les aménagements qui lui sont proposés

comme les passages piétons et les feux de signalisation. Cette exclusion qui lui est imposée est un moyen de rester en sécurité.

Ainsi, l'automobile qui fait partie intégrante des dispositifs constitutifs de l'ambiance du site, n'agit pas seulement sur l'environnement physique, elle caractérise l'émergence des phénomènes sensibles, incarne des représentations et suscite des interactions.

#### **1.4 Le pôle d'échange multimodal par rapport à la ville/ l'accessibilité**

Les paroles rapportées sur ce point, nous révèlent que pour la majorité des personnes interrogées, notre terrain d'étude est un accès au centre ville. Les répondants procèdent à des comparaisons, et expriment leur image du centre ville qui présente une architecture spécifique (vieux-Grenoble, bâtiments anciens, etc.) et des fonctions spécifiques tels que : boutiques, commerces, restauration, qui sont peu nombreuses dans le site.

*A1 « e- Pour vous ici ce n'est pas vraiment le centre ville ?-Non, enfin même s'il y a beaucoup de circulation, c'est des grands boulevards hen... et c'est bruyant aussi, mais des boulevards larges et pas trop chargés de petits commerces, de petits trucs, enfin comment vous dire, je trouve que c'est plus aéré ici. »*

*A3« e- Donc pour vous ici, ce n'est pas encore le centre ville ?-Je crois que c'est plutôt une des entrées en centre ville, pas exactement le centre ville avec ses petites ruelles etc... »*

*A5 «...Peut être c'est parce que c'est des grands boulevards qui passent par ici, ça fait plus centre ville je trouve.*

*e-Vous pensez qu'on est déjà en centre ville ici ?-Ben...oui. Mais là c'est différent du boulevard Félix Viallet qui passe devant l'INPG, d'où je prends le bus pour venir jusqu'ici*

*e- En quoi c'est différent ? - Je trouve qu'ici, c'est moins euh....c'est moins stressant, et moins encombré par rapport à l'autre où il y a toujours des voitures stationnées des deux côtés... »*

*A9 « Si, si, on est en centre ville, mais quand même on est loin du vieux Grenoble, qui est à mon avis l'image du centre ville et qui attire beaucoup de gens, c'est normal puisque c'est plein de cafés et de magasins, c'est ça le centre ville. »*

*A10 « e-Vous pensez qu'ici c'est vide par rapport au centre ville ? -Oui, c'est ça, je pense que c'est vide, c'est un lieu de passage c'est tout. Il y a rien qui attire ici comme des vitrines de magasins ou des choses comme ça. »*

*B 2 « e- Vous pensez qu'on n'est pas en centre ville ici?-Je pense qu'on n'est pas encore en centre ville, mais on ne voit pas tellement la différence. La circulation, par exemple, par ces boulevards, c'est...c'est....insupportable, tout le monde vient presque par là parce que si on est dans le boulevard Agutte Sembat, on est en centre ville, ça c'est clair. »*

*D2 « e-Vous pensez que pour les automobilistes par exemple, ce carrefour leur permet d'entrer en ville.*

*-C'est possible, oui c'est vrai, vu le trafic, ça doit intéresser beaucoup d'automobilistes qui viennent de la Tronche ou de Gières. »*

## **2. Les facteurs d'ambiance**

## 2.1 Etude des données acoustiques

Nous allons maintenant articuler plusieurs niveaux d'analyse. Dans un premier temps, nous allons croiser les différentes données du contexte dans lequel ont été mesurés ces Leq, pour essayer de trouver des corrélations entre :

-L'emplacement dans le terrain lors de la mesure du Leq

-Les valeurs des Leq en fonction des tranches horaires

-Les valeurs des Leq en fonction des jours de la semaine

Dans un deuxième temps, nous allons faire le lien avec les commentaires sur l'ambiance sonore décrite par les interrogés. En prenant en compte les paramètres « tranches horaires » et « jours de la semaine » pour tous les emplacements sur site, nous pouvons les récapituler comme suit :

Tranches horaires	8h-12h	12h-14h	14h-18h	18h-22h
Leq	50-58 dbA	65 dbA	60-69 dbA	50-53 dbA

Tab 1

A différents emplacements dans le terrain, Les différents Leq par rapport à toute la semaine sont les suivants :

Période de la semaine	Milieu de semaine	Week-end
Leq	Valeurs entre 50 et 69 /Période diurne Valeurs entre 50 et 53/ Période nocturne	Valeurs entre 50 et 52 dbA

Tab 2

### L'emplacement dans le terrain au cours de l'entretien

Mesures faites dans la station de tramway

Tranches horaires	8h-12h	12h-14h	14h-18h
Leq	50-51 dbA	51dbA	64-65-69 dbA

Tab 3

Période de la semaine	Milieu de semaine	Week-end
-----------------------	-------------------	----------

Leq	Valeurs entre 50 et 69	50-51 dbA
-----	------------------------	-----------

Tab 4

Mesures faites dans la station de bus côté cinéma

Tranches horaires	8h-12h	12h-14h	14h-18h	18h-22h
Leq	53-56 dbA	65 dbA	62 dbA	51 dbA

Tab 5

Période de la semaine	Milieu de semaine
Leq	Valeurs entre 51 et 62

Tab 6

Mesures faites dans la station de bus côté bibliothèque

Tranches horaires	8h-12h	14h-18h	18h-22h
Leq	58 dbA	52-64 dbA	53 dbA

Tab 7

Période de la semaine	Milieu de semaine	Week-end
Leq	Valeurs entre 52 et 64	52 dbA

Tab 8

Mesures faites dans le parking Paul Mistral

Tranches horaires	14h-18h	18h-22h
Leq	69-75 dbA	50 dbA

Tab 9

Période de la semaine	Milieu de semaine
-----------------------	-------------------

Leq	Valeurs entre 51 et 62
-----	------------------------

Tab 10

Que nous montrent ces valeurs ?

Quelque soit l'endroit où ont été mesurés les Leq, nous remarquons que les Leq s'atténuent pendant le week-end et après 18h (Tab1). L'activité sonore est moins intense que pendant le week-end, ceci s'explique par le fait que le trafic routier est moins dense, l'accès en centre ville par les automobilistes utilisant l'avenue Jean Perrot ou le boulevard Jean Pain est moins important que pendant le reste de la semaine. L'avenue Jean Perrot (pénétrante sud) et le boulevard Jean Pain (pénétrante est) sont deux axes routiers importants pour le centre de Grenoble.

La présence des voies à forts trafics routiers, délimitant le parking, l'inondent dans une ambiance bruyante surtout l'après midi et pendant la semaine. Le sens unique de circulation (pour les automobiles), explique la différence des Leq entre la tranche horaire 8h-12h et le reste de la journée (tab1,9). Les automobilistes qui passent par notre terrain d'étude pour pénétrer en ville, n'utilisent pas les mêmes axes routiers pour rentrer. Sauf pour l'avenue Jean Perrot, qui comprend une voie qui fait dévier les automobilistes sur le boulevard Jean Pain pour prendre la sortie est.

Si nous comparons les Leq entre 14 h et 18h, nous remarquons que les valeurs mesurées dans le parking sont élevées par rapport aux autres emplacements (Tab 3,5,7,9). Dans cette période le mouvement des automobilistes, prenant la sortie est par le boulevard Jean Pain, s'intensifie. Par contre l'accès en centre ville diminue.

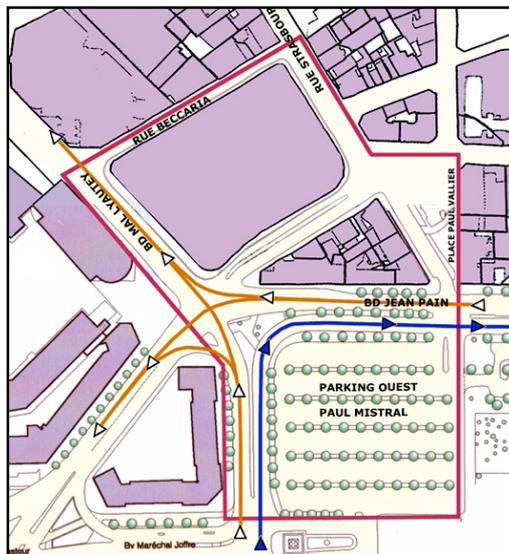
Nous notons aussi, près de la station de bus du côté du cinéma, la valeur du Leq mesuré entre 12h et 14h est importante (65 dbA), par rapport aux valeurs mesurés dans les autres tranches horaires (Tab 5). L'environnement est alors plus bruyant à cause de l'intensification de la circulation routière, et l'augmentation du nombre de bus (nous avons remarqué que pendant la mesure de ce Leq, trois bus se sont arrêtés).

Trois situations sont ainsi mises en relation avec les Leq mesurés :

-Entre 8h et 12h : accès important en centre- ville, mouvement faible dans l'autre sens.

-Entre 12h et 14h : accès en centre-ville s'intensifie, la fréquence des bus et des tramways est plus importante.

-Après 14h : le mouvement de sortie est plus important, il y a un décalage spatio-temporel du bruit.



(56)

<sup>56</sup> Cette carte montre les sens de circulation routière. La ligne bleue montre la délimitation que provoque ce sens particulier de circulation automobile provoqué par la sortie « est » du centre ville. Nous allons maintenant voir, par quelques extraits des entretiens, ce que les interrogés ont remarqué dans l'ambiance sonore du site.

A3 « -Ben... Là il y a un grand carrefour, je ne sais pas comment ça se passe pendant le reste de la journée, mais je suppose qu'il y a une circulation énorme par ici, et d'après ce que je vois il y a quelques immeubles d'habitation. Apparemment c'est trop bruyant pour ceux qui habitent ici... »

A5« e- Par rapport à l'ambiance sonore, qu'est ce que vous pouvez dire ?-Le bruit, et ben...quand je monte dans le bus j'entends pas grand-chose.

e- Et avant de monter dans le bus ?

- Quand je suis dans la station, il y a le bruit des voitures qui passent, mais ça c'est normal je pense il n'y a pas de voitures silencieuses... »

A8 « e- Qu'est ce que vous pensez de l'ambiance sonore ici ?

-Ben...comme c'est un grand carrefour, et on est presque en centre ville, ce n'est pas vraiment un endroit pour passer des vacances (rires), mais je commence à m'habituer même si pour moi qui vient de la campagne, c'est vraiment stressant mais c'est ça les grandes villes.

e-Vous pensez qu'il y a du bruit partout dans le quartier ?

-Oui, enfin les appartements qui donnent sur le boulevard sont sûrement exposés plus que les autres, mais je crois qu'à certains moments de la journée c'est calme. »

A9« e- Et par rapport à l'ambiance sonore, qu'est ce qui a attiré votre attention ?

-Ce qui a attiré mon attention ! C'est peut être.....que...heureusement il y a le parc Mistral où les habitants du quartier peuvent se détendre parce que je ne sais pas comment ils font avec ce qui se passe dans le carrefour. »

A10 « Et bien, c'est un carrefour ici, donc il n'y a que les voitures qui passent, c'est ce qu'on entend généralement dans ce genre d'endroits, non. Là on est vraiment dans le carrefour, la station de tram n'est pas un truc clos, donc est vraiment exposé au bruit,

*mais il n'y a pas de station de tram fermé...ou alors ça devient une gare. Mais la différence est énorme entre le bruit des voitures quand elles passent, et quand elles sont au feu rouge. »*

*A11« e- Concernant l'ambiance sonore qu'est ce que vous pouvez me dire ?*

*-Ça dépend où est ce qu'on se trouve, ici par exemple dans le parking, je pense que ce n'est pas la même chose que dans la station devant le cinéma.*

*e- Quelle est la différence ?- Ici, c'est plutôt calme, mais là-bas on est carrément dans le boulevard, donc c'est du bruit d'accélération, de freins, de motos enfin de tout, c'est horrible. »*

*D2« e- Donc vous voyez le trafic, mais vous n'entendez pas le bruit ?*

*-J'entends quand même les voitures qui démarrent, mais c'est pire quand j'ouvre les fenêtres qui donnent sur la rue Bistési derrière, parce que de ce côté les voitures arrivent au feu donc elles ne roulent pas très vite. »*

En corrélant les paroles rapportées (qui généralement qualifient l'ambiance sonore du site comme étant bruyante) avec les Leq mesurés et les tranches horaires des entretiens, nous pouvons avancer l'hypothèse qu'il y a un phénomène d'anticipation. La perception visuelle des interrogés guide leur perception sonore.

Les bandes de voitures passantes, l'image mentale du carrefour conditionnent la qualification sonore de l'espace.

Comme nous venons de le préciser, le facteur visuel semble avoir une incidence importante sur la perception sonore, la forme d'occupation et les comportements des usagers. Nous allons maintenant analyser les enregistrements sonores recueillis pour vérifier cette hypothèse.

Le recueil de données sonores est effectué à partir d'enregistrements sonores. Les parcours enregistrés sont jalonnés de points fixes qui correspondent à une attente aux feux de signalisation suivie par une deuxième attente à la station dans les deux premiers parcours, et seulement une attente aux feux dans le troisième parcours.

Les enregistrements n'ont pas été répétés à plusieurs horaires pour obtenir un échantillon représentatif de l'atmosphère sonore du site parce que les commentaires significatifs sur l'ambiance sonore du site ont été obtenus par les entretiens faits entre 9h et 12h, et nous avons donc ciblé cette tranche horaire.

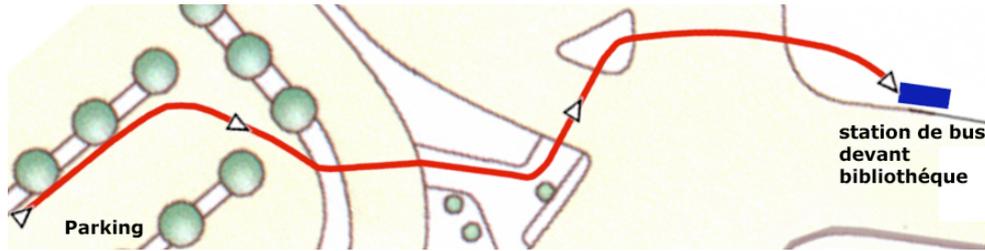
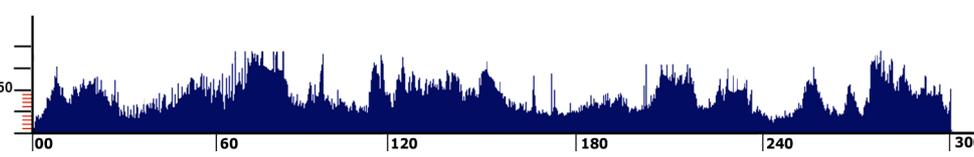
**L'analyse des séquences** <sup>57</sup> :

Après avoir enregistré les parcours, nous allons répertorier sur des tableaux, différents paramètres nécessaires à la contextualisation de l'ambiance sonore, en mettant en relation : les niveaux sonores, les temps, les distances métriques et les éléments architecturaux remarquables. Nous rappelons que le but de cette analyse sonore est de chercher si le carrefour traversé, considéré comme bruyant, l'est vraiment, où si c'est la perception visuelle de ce dernier qui amplifie la perception du bruit.

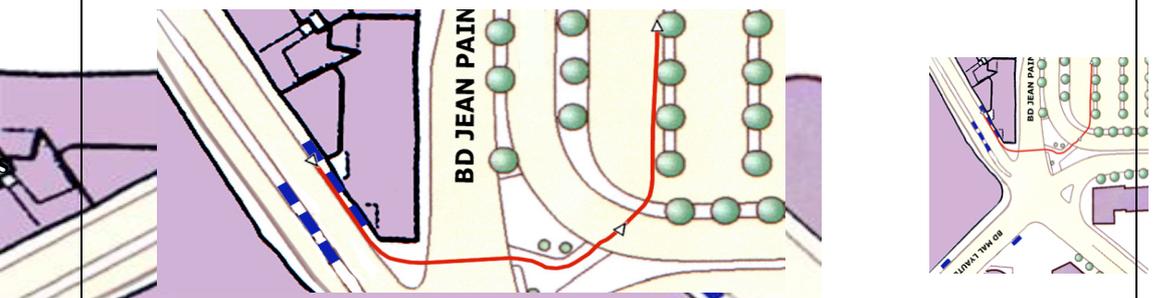
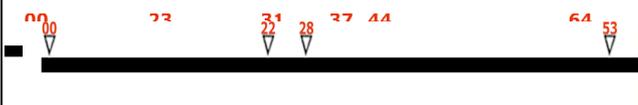
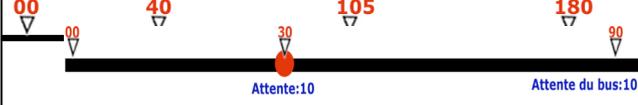
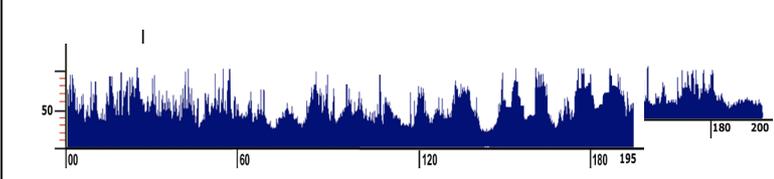
---

<sup>57</sup> Nous allons nous baser, pour l'étude de ces séquences, essentiellement sur « Le répertoire des effets sonores ». Cet ouvrage a été élaboré au CRESSON en 1995, par une équipe interdisciplinaire, et sous la direction de Jean-François Augoyard. Cet ouvrage présente des outils qualitatifs adaptés à l'analyse de l'environnement sonore.

**Tableau analytique : parcours n°1**

<p><b>Plan du parcours</b></p>				
<p><b>Distance en mètres</b></p>				
<p><b>Temps en secondes</b></p>				
<p><b>Niveau Sonore en db(A) en fonction du temps en (s)</b></p>				
<p><b>Remarques Sur les Informations sonores</b></p>	<p>Le fond sonore est dominé par le bruit routier. Les sons technologiques masquent les voix humaines (effet de masque). Les voix des passants dans le parking émergent de ce bruit de fond.</p>	<p>Exposition au flux sonore routier mais le niveau sonore lors de l'attente au feu ne s'élève pas beaucoup par rapport au fond. La matière sonore est continue à cause de l'enchaînement des sons technologiques. Bonne intelligibilité de la parole.</p>	<p>Phénomène de Transition sonore. L'ouverture spatiale est accompagnée d'une augmentation du niveau sonore. La localisation sonore des sources (voitures) est facilitée par leur localisation visuelle. Bonne audibilité des voix. Effets : Crescendo decrescendo</p>	<p>La production sonore est continue (bus, voitures) mais ne masque pas la matière sonore humaine. On note des silences urbains et l'émergence de voix humaines lorsque toutes les voitures sont à l'arrêt. Rythmicité : alternance de temps morts et animés.</p>
<p><b>Photos</b></p>				
<p><b>Les ambiances par rapport à la configuration spatiale</b></p>	<p>Cheminement depuis l'intérieur du parking. Arbres à feuillage dense, protection de la rumeur urbaine. L'ouverture sur le carrefour est perçue acoustiquement et visuellement.</p>	<p>On perçoit les bd et la continuité du front bâti. Le cadre n'est pas favorable à la discussion. Présence de végétation au centre du carrefour qui masque légèrement les bruits des moteurs aux feux.</p>	<p>Ouverture spatiale en plein centre du carrefour. L'entrée dans la scène visuelle s'accompagne d'une gêne sonore et une limitation d'action. L'aménagement montre que l'espace est fortement investi par les transports et la circulation.</p>	<p>La fin du parcours se caractérise par un front bâti protecteur (biblioth.) Endroit protégé, le sentiment de densité humaine est renforcé. On retrouve une dense végétation, des bancs. L'aménagement et le milieu sonore sont favorables à la rencontre.</p>

**Tableau analytique : parcours n°2**

<p><b>Plan du parcours</b></p>					
<p><b>Distance en mètres</b></p>					
<p><b>Temps en secondes</b></p>					
<p><b>Niveau Sonore en db(A) en fonction du temps en (s)</b></p>					
<p><b>Remarques Sur les Informations sonores</b></p>	<p>La sortie de la Station est marquée par une exposition au flux sonore routier. L'audibilité des annonces sonores est bonne. Fluidité, les sons des roues du carrefour s'échappent progressivement. L'audibilité des sons humains est bonne.</p> <p>Effets : filtrage, masque</p>	<p>L'attente au feu est dominée par les sons des automobiles. Ces sons sont facilement localisés par rapport aux sens de circulation. Effet de masque causé par la végétation. Le niveau sonore baisse et le retour à l'ordre sonore s'effectue à cause des voitures.</p>	<p>Environnement sonore rythmé en laissant des pauses. La matière sonore reste composée de sons technologiques. Au centre du carrefour, il y a un effet de focalité (contrairement au début du parcours) passantes (les pics de la courbe).</p>	<p>Dans le dernier passage piéton, le climat sonore est resté marqué par le bruit routier. On a l'impression que le bd est investi par cette matière sonore. On note sur la courbe une baisse de niveau sonore continue. La variation continue de la matière sonore est un retour progressif au fond sonore selon le</p>	<p>L'entrée progressive dans le parking change la composition de l'environnement sonore (simples passages de tram) présente un effet de hausse du niveau sonore aux feux. La production sonore des véhicules dans le parking. Le fond est celui du carrefour, son niveau est faible.</p>
<p><b>Photos</b></p>					
<p><b>Les ambiances par rapport à la configuration spatiale</b></p>	<p>Les proportions de la présence de la station de tram au carrefour sont intéressantes. Les proportions de la présence de la station de tram au carrefour sont intéressantes.</p>	<p>Au milieu du parcours, l'angle du boulevard se caractérise par une présence de la végétation. Une bande comme le sentier n'est pas investi par les piétons.</p>	<p>Au parking, l'espace est approprié que par les équipements des propriétaires des cours se caractérise par une présence de la végétation. Une bande comme le sentier n'est pas investi par les piétons.</p>	<p>Le parking n'est approprié que par les équipements des propriétaires des cours se caractérise par une présence de la végétation. Une bande comme le sentier n'est pas investi par les piétons.</p>	<p>L'ouverture spatiale en arrivant au carrefour se caractérise par une présence de la végétation. Une bande comme le sentier n'est pas investi par les piétons.</p>
<p><b>Les ambiances par rapport à la configuration spatiale</b></p>	<p>Les proportions de la présence de la station de tram au carrefour sont intéressantes. Les proportions de la présence de la station de tram au carrefour sont intéressantes.</p>				

## **Tableau analytique : tableau n°3**

### **Conclusion de l'analyse du parcours n°1**

La courbe des niveaux sonores montre que malgré les flux de circulation dans le carrefour, ces niveaux ne sont pas excessivement élevés. Malgré quelques pics correspondant généralement aux démarrages des voitures aux feux de circulation, l'intelligibilité de la parole est bonne. L'abondance des événements sonores, la multiplicité et la mobilité des sources sont les deux paramètres qui ont poussé les répondants à qualifier le lieu comme bruyant. Ces deux paramètres sont aussi en relation avec la configuration du lieu et le cadre bâti, puisque l'ouverture spatiale dilate les sons, et fait que le lieu est toujours dominé par les sons routiers.

### **Conclusion de l'analyse du parcours n°2**

Les niveaux sonores de la courbe relative à ce parcours, mettent en évidence les transitions sonores. Nous avons remarqué une adéquation et une cohérence entre les différentes séquences de l'espace traversé et les niveaux sonores. La sortie de la rue du Manège et l'entrée dans le carrefour s'accompagnent d'une hausse progressive des niveaux sonores mais l'audibilité des voix reste bonne. La localisation des voix humaines et des sources est aisée. Les pics relatifs à l'augmentation des niveaux sonores correspondent à des signaux clairement identifiables, et ne se détachent pas brusquement du fond sonore dans lequel ils se manifestent. Ce parcours confirme notre hypothèse, c'est la dominance de la perception visuelle qui guide la perception sonore.

### **Conclusion de l'analyse du parcours n°3**

Nous avons dégagé du troisième parcours que la situation sonore est fortement marquée par les activités qui se déroulent dans le milieu. Comme pour les deux courbes précédentes, la hausse des niveaux sonores est progressive et correspond toujours au même événement : démarrage des véhicules. La continuité de la production sonore, indépendamment de son niveau acoustique, donne le sentiment d'un lieu bruyant. La transition sonore est aussi remarquée. Le parcours est se présente en trois séquence : le départ jusqu'au carrefour, la traversée du carrefour, et la traversée du parking. La transition entre ces trois

séquences n'est pas principalement sonore. La connexion sonore est représentative d'un parcours allant d'un boulevard (ouverture spatiale) à un lieu plus ou moins enveloppé.

### **Conclusion générale sur les données acoustiques**

Les premiers éléments recueillis concernant l'ambiance sonore du lieu étudié, se rapportent essentiellement à la notion de bruit, de nuisances, de l'image bruyante du carrefour et de la dominance des sons routiers.

Nous avons ensuite dégagé que les leq mesurés pendant l'entretien ne correspondent pas à l'ambiance bruyante telle qu'elle a été décrite.

Les enregistrements sonores analysés, montrent que :

- 1- Malgré la multiplicité des sources, et la continuité de la production sonore, les niveaux sonores dans les courbes ne sont pas élevés et le fond sonore permet globalement une bonne audibilité des voix humaines.
- 2- Concernant le caractère public du lieu, acoustiquement le lieu est favorable à l'orientation, à la pause, à la discussion même si à certains endroits précis, les sons technologiques masquent les autres sons.
- 3- Le carrefour est présent selon le rythme de circulation. Il est effectivement investi par les transports, mais nous avons dégagé que cette situation est plus visuelle que sonore.
- 4- La situation sonore du lieu ne reflète pas un mode de vie de la population du quartier. On peut dire que l'ambiance sonore est représentative d'un lieu qui n'appartient pas aux habitants du quartier. Il y a une appropriation sonore par les passants extérieurs au quartier. Les indices sonores sont essentiellement publics et non privés.

## 2.2 Le facteur lumineux

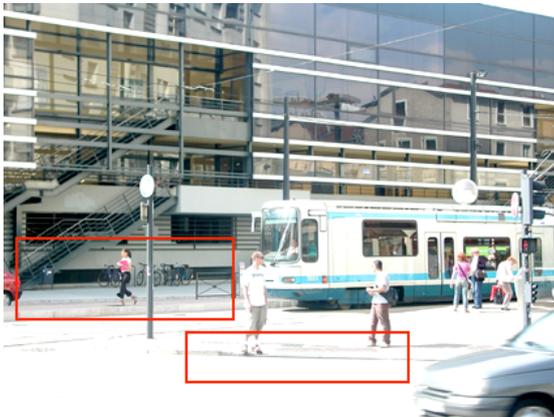
### La lumière naturelle

Nous allons aborder dans cette partie, la lumière naturelle et artificielle, présente dans le terrain d'étude.

Contrairement à la lumière artificielle, qui a été développée par les trois personnes interrogées la nuit, la lumière naturelle a été rarement développée. Nous avons remarqué que l'ambiance lumineuse a été décrite par les personnes interrogées dans des journées ensoleillées mais entre 8h et 10h ou entre 12h et 13h.

Les enregistrements vidéos, ainsi que les observations effectuées de mi-mars à début avril (y compris les photos), ont montré des différences d'éclairement par temps couvert et temps ensoleillé et par suite d'observer des contrastes lumineux. Mais quelle est l'influence de ces différences d'éclairement sur les conduites des usagers dans notre terrain d'étude ?

En effet, les jours de beau temps, le soleil induit de forts contrastes : des surfaces réfléchissantes (surtout quelques trottoirs, les façades en pierre blanche, façade vitrée), contrastent avec d'autres à l'ombre.



La hauteur du multiplexe crée une zone d'ombre qui enveloppe les trottoirs environnants mais ne les dépasse pas. Le contraste est évident entre les deux zones cadrées. On aperçoit aussi la réflexion sur le vitrage du bâtiment en face.



La façade en pierre exposée se distingue par sa blancheur éblouissante et contraste ainsi avec les façades sombres du multiplexe. Une sorte de dialogue s'établit entre les deux architectures.

Les conditions d'éclaircements, qui varient considérablement et donc donnent des aspects différents du site, ont des répercussions sur les comportements.

Nous pouvons donc penser ici que le facteur lumineux est susceptible d'avoir une certaine influence sur l'emplacement d'une personne dans l'espace étudié.

Nous avons observé que pour les stations de bus, les zones d'ombre sont sollicitées par les personnes en attente, ces personnes vont jusqu'à s'éloigner de quelques mètres de l'abribus pour rester dans une zone d'ombre. Ceci a été observé entre 8h et 11h et seulement pour les journées ensoleillées. Cette situation s'explique par le fait que :

- L'orientation du Bd Maréchal Lyautey, et l'implantation des stations de bus à l'extrémité de celui-ci.
- L'absence de bâtiments, créateurs de zones d'ombres, par rapport à la position du soleil entre 8h et 11h et entre 12h et 13h, c'est donc l'exposition au soleil de ces stations de bus qui est mise en cause.
- La forte occupation des stations dans ce créneau horaire, et le manque de places assises dans l'abribus.

Nous pouvons donc affirmer, que pendant ce créneau horaire, la course du soleil provoque chez les utilisateurs du bus (personnes en attente) un sentiment de gêne ressenti par les usagers et exprimé par des gestes particuliers : regarder la montre plusieurs fois, marcher autour de l'abribus, éviter de regarder dans la direction du soleil (vers le carrefour), se précipiter pour monter dans le bus le plus rapidement possible. Cette situation a été remarquée aussi pour la station de tram.

La lumière construit aussi l'espace qui sera perçu différemment suivant l'évolution des conditions d'éclairage. Par conséquent, la lumière est déterminante dans les jugements, les comportements et les formes d'occupation.

Le facteur lumineux joue donc un rôle important au niveau des formes spatiales (zones d'ombre et de lumière, changement de l'éclairage naturel au cours du temps...). Ce facteur joue donc un rôle déterminant dans la perception que les usagers ont de l'espace. Par rapport à notre contexte, nous pensons que dans un pôle d'échange multimodal, ce facteur est susceptible d'orienter le jugement d'un usager par rapport à un transport en commun. En effet, une forte exposition au soleil, ou un faible niveau d'éclairage d'une station de bus ou de tramway peut affecter l'opinion de l'utilisateur.

## La lumière artificielle : des ambiances lumineuses contrastées

Concernant la lumière artificielle, notre terrain d'étude est caractérisé par des ambiances lumineuses contrastées. Ce contraste a été exprimé par les trois personnes interrogées la nuit (E1 :21h30, E2 : 21h45, E3 :20h45).

Ce contraste se manifeste par la variation de l'intensité des sources selon les endroits, l'étendue de la diffusion de ces sources et leurs teintes. Les trois personnes ont toutes développées ces facteurs.

E2 « e- C'est le nombre de lampadaires et la couleur de la lumière qui vous gêne ?

-Oui, c'est ça. Vous voyez là-bas, les tubes du cinéma ils sont fins et éclairent aussi très bien, c'est en même temps beau à voir et puissant, mais ces trucs là c'est des trucs très anciens...

e-Vous pensez que le parking sera plus prisé s'il était plus éclairé ?

-Oui, mais pas seulement plus éclairé mais aussi mieux éclairé. La couleur de la lumière aussi est importante... »

E3 « ...Je me dis que c'est du gaspillage, il y a des lampadaires mais qui ne servent à rien, ça fatigue les yeux plus qu'autre chose.

e-Vous parlez de la couleur ou de l'intensité ?

-Des deux. Toute la partie là-bas qui va jusqu'à la mairie et au parc mistral est mal faite. C'est vrai qu'il n'y a pas une circulation, ou beaucoup de piétons mais quand même. Une lumière bien travaillée, et des lampadaires plus modernes embellissent le quartier... »



Le multiplexe se distingue de son entourage grâce aux dispositifs lumineux disposés sur ses façades.



Cette photo montre l'obscurité du parking. On aperçoit à gauche de la photo, la disposition des projecteurs mais les arbres présentent un obstacle à la diffusion de la lumière.



Les deux cadres dans la photo montrent les deux ambiances lumineuses contrastées décrites ci-dessus. Les bandes de voitures passantes éclairent la périphérie du parking plus que les lampadaires. Cette dernière dessine deux espaces contrastés. Les intervenants identifient facilement chaque ambiance lumineuse qu'ils ont remarqué à un espace physiquement défini.

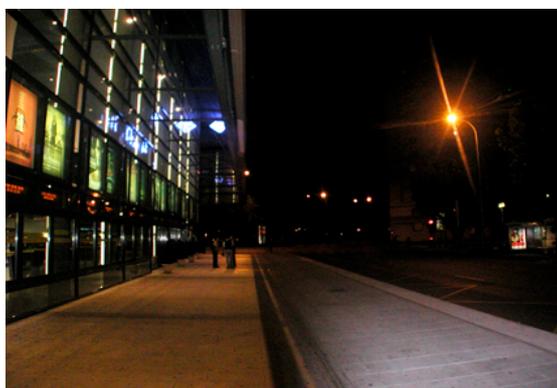
*E1 « e-Vous croyez que l'éclairage est bien fait seulement dans cette partie du quartier ? -Oui, je pense. C'est-à-dire que par là, après le carrefour, dans le parking c'est n'importe quoi. Le carrefour ça peut aller, ils ont mis d'énormes projecteurs qui éclairent le croisement, mais à partir du parking jusqu'au parc c'est sombre.... »*

*e- D'après vous il y a deux ambiances différentes de part et d'autre du carrefour ? -Oui, c'est ça. Mais ça reste quand même un parking, je comprends que l'équipement pour l'éclairage est minimum, mais bon...ou alors peut être qu'ici c'est un éclairage fort... »*

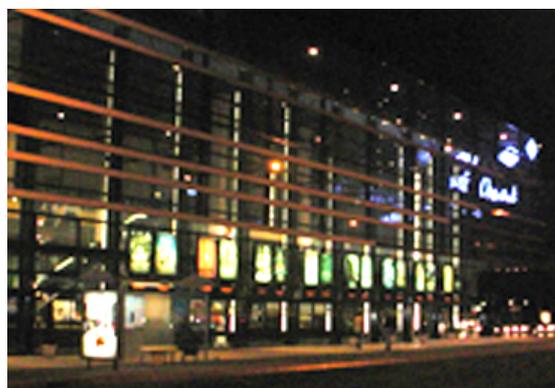
*E2 « e- Vous sentez que l'éclairage n'est pas homogène dans cet endroit ? -Oui, je crois. C'est évident il y a tellement de différence qu'on dirait que c'est un autre quartier. Mais c'est peut être pour des raisons économiques aussi. Le cinéma doit être attirant, avec ses alentours, mais pour le reste c'est pas très important pour ceux qui décident...donc voilà.... »*

Il y a donc un seuil lumineux qui a été perçu, et clairement défini. Le traitement du cinéma «Nef-Chavant » marque la configuration lumineuse du site et par suite influence la forme d'occupation du lieu.

*E3 « ...mais sinon globalement c'est très bien fait, c'est comme une cage, c'est marrant on voit très bien ce qui se passe à l'intérieur, mais pendant le journée c'est plus sombre. Là, le trottoir est bien éclairé aussi, il y a les affiches qui dégagent de la lumière aussi... »*



La photo montre la division du trottoir par l'éclairage. La partie située à gauche reçoit la lumière du cinéma (jaune) alors que la partie droite reçoit l'éclairage public (blanc).

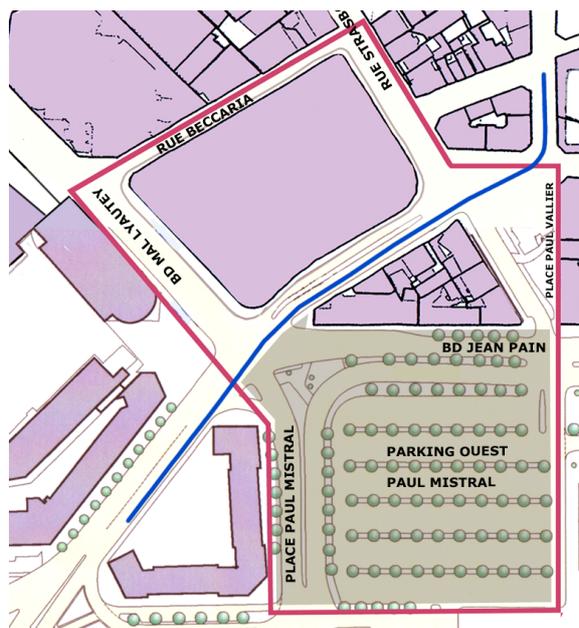
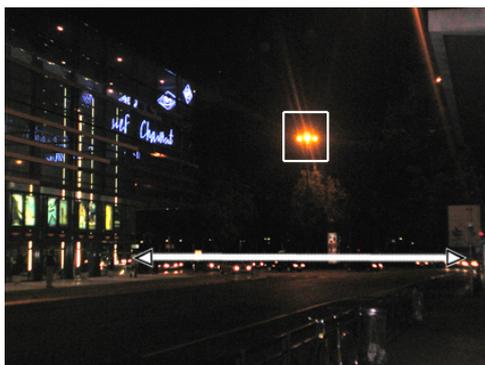


Les affiches sur la façade du multiplexe contribuent à la configuration lumineuse du bâtiment. Leur niveau d'éclairage (plus intense) et leur hauteur (environ 3 mètres) ne nécessitent pas un grand recul pour la lecture des informations.

La lumière diffusée par ce bâtiment domine les trottoirs environnants, ce qui a une incidence sur le rapport des individus à l'espace. Ce dernier est perçu comme étant un espace fragmenté et présentant une certaine hiérarchie.

D'après nos observations et les paroles rapportées, la configuration lumineuse du site le divise en deux parties dont la limite est l'axe (rue du Manège-rue Bistési). Cet axe correspond au parcours du tramway. Cette ligne est donc en même temps une voie sonore qui s'associe à une voie visuelle (rails), et dans la période nocturne continue à être une voie séparatrice d'ambiances lumineuses contrastées.

Malgré la présence de projecteurs sur cet axe, l'ambiance n'en est pas fortement influencée.



Les deux photos à gauche montrent l'axe qui limite les deux ambiances contrastées (avec le projecteur cadré en blanc). Cette limite reste néanmoins la ligne où les deux configurations lumineuses s'interpénètrent.

Au terme de ces enquêtes et analyses d'observations, nous avons relevé des informations que nous avons classé par thèmes. Ces thèmes nous ont permis de commencer à comprendre les premiers paramètres sur lesquels les usagers fondent leurs pratiques modales et leurs opinions par rapport au statut du lieu. Ensuite nous avons étudié deux facteurs ambiants (sonore et lumineux) susceptibles de participer à différentes appréciations de la multimodalité d'une part, et de l'espace où les pratiques modales s'exercent d'autre part.

Nous allons à présent, en croisant nos résultats, essayer de dégager les interactions entre dimensions spatiales, comportements et facteurs d'ambiances.

### **3. Interactions entre dimensions spatiales, comportements et facteurs d'ambiances**

Nous avons, dans un premier temps, présenté le terrain d'étude, les caractéristiques du cadre bâti, nous avons décrit son fonctionnement et ses qualités formelles, et dans un deuxième temps, spécifié des parcours-types.

A la suite de ces deux parties, nous avons interrogé plusieurs sujets et nous avons exploré les caractéristiques d'ambiances relatives à ce micro-environnement particulier. Tous les éléments recueillis ont été étudiés et analysés.

Que retirer de cette analyse ? Le premier point est que les facteurs spatiaux et physiques modulent les pratiques modales et façonnent les opinions des usagers sur la multimodalité. Le deuxième point est que ces facteurs (spatiaux, physiques) se tissent et s'enchevêtrent pour caractériser ce pôle d'échange multimodal, et pour expliquer les pratiques qui s'y déroulent.

Si on synthétise le corpus de nos entretiens, on remarque que malgré la complexité du fonctionnement des pratiques des usagers, il se dégage des éléments communs et cohérents.

La représentation du passage d'un mode de transport vers l'autre est tributaire de deux paramètres fondamentaux. Le premier est les propriétés architecturales du lieu et le deuxième ses facteurs ambiants.

Ces deux paramètres confirment nos hypothèses de départ et nous poussent à dire que pour le pôle d'échange multimodal étudié, les dimensions spatiales offertes aux usagers induisent des situations acoustiques et lumineuses propres au lieu. Ces situations engendrent, comme nous l'avons montré, des comportements, des parcours et des opinions multiples sur les modes de transports, et sur le statut du lieu.

Etant donné que l'ambiance est à l'intersection de ces différents facteurs, le changement d'un seul facteur entraîne une perception différente de l'ambiance et par suite une appréciation différente du lieu.

Les deux facteurs d'ambiance étudiés constituent des sources d'informations importantes, surtout le facteur sonore. Il est couplé essentiellement avec la vue.

Si l'on considère le bruit du tram seul, on remarque qu'il est à la fois une voie sonore qui s'associe logiquement à une voie visuelle, mais aussi associé à un bruit intense de voitures qui se fige en un point fixe ou bien se perd complètement dans le fond.

Le facteur acoustique semble avoir une incidence importante sur des facteurs sociaux comme la forme d'occupation, les activités usagères, donc également sur la motricité, sur la dynamique de l'ambiance et par la même le comportement des usagers. Certaines observations nous permettent d'avancer l'hypothèse que les qualités acoustiques du site peuvent avoir une influence sur la motricité de l'ambiance, notamment sur sa dynamique. Par exemple un espace très sonore et confus participe à l'agitation motrice des usagers.

Le piéton a une relation variable avec son environnement sonore. Il gère ses rapports à cet environnement différemment.

Le facteur lumineux semble parfois jouer un rôle déterminant par rapport à l'emplacement et l'effectuation de certaines activités, il est susceptible d'avoir une incidence sur le choix de l'emplacement d'un individu dans l'espace. Concernant ce facteur, nous pouvons citer l'exemple du parking, qui constitue un élément essentiel dans les pratiques modales. Cet élément est bien perçu par son emplacement et sa surface mais en même temps il est mal apprécié du point de vue qualités lumineuses. En effet le faible éclairage de cet espace occasionne un rétrécissement du champ de vision de l'individu sur son environnement ce qui provoque une certaine abstraction visuelle de cet espace.

A partir du multiplexe, qui est fortement présent dans l'imaginaire des interrogés et participe au processus de reconnaissance du lieu, nous pouvons émettre l'hypothèse que le reflet des éclairages artificiels, le chemin imaginaire qu'ils dessinent au sol, a aussi une incidence sur l'espace investi par les piétons et la dimension motrice de l'ambiance. Ainsi, la lumière est déterminante dans les formes d'occupation et la dimension dynamique de l'ambiance.

Si on développe le facteur visuel, nous savons que la vue est une source de connaissance, de renseignement sur l'environnement indéniable, pourtant nous pouvons ici avancer l'hypothèse qu'elle n'est pas toujours le sens prédominant sur les autres dans cette quête d'informations. Parfois le sonore est le premier lien entre l'individu et son environnement.

L'environnement sonore constitue donc une source d'informations importante concernant ce qui se passe aux alentours, et nous avons dégagé, à partir du facteur sonore, que l'ambiance sonore n'est pas représentative d'un lieu qui appartient aux habitants du quartier ce qui met en exergue le statut, l'urbanité du lieu.

L'étude des parcours montre qu'il y a plusieurs transitions : sonore, lumineuse et spatiale.

La transition sonore : chacun des trois parcours sonores analysés, montre que la séquence du parcours correspondant au passage dans la carrefour présente des caractéristiques différentes par rapport au début et la fin. Les niveaux sonores et les effets sonores dégagés le confirment.

La transition lumineuse : qui se traduit par un contraste entre deux parties du terrain étudié.

La transition spatiale : se manifeste par des ouvertures spatiales ou des rétrécissements.

Ces transitions se superposent, et parfois s'enchevêtrent pour caractériser les interactions entre espace, facteurs d'ambiances et conduites. Ces notions ne sont donc pas uniquement parallèles, mais se croisent dans le temps, ce qui nous pousse à affirmer que l'interaction est tributaire du facteur temporel.

▷ .....CONCLUSION



Au terme de nos enquêtes et analyses, nous avons relevé différentes conduites spatiales, différentes opinions exprimant la relation de l'utilisateur avec les transports et son environnement spatial. Puis nous avons étudié les facteurs ambiants susceptibles de participer à ces différentes conduites, et nous avons essayé d'expliquer de quelle façon ils contribuent à la relation usager-environnement.

A l'issue de ce travail, il s'avère que les pratiques modales sont influencées par plusieurs paramètres qui s'associent dans une relation de composition. En effet, ces différents paramètres sont intimement dépendants de deux éléments. Les uns se rapportent à la configuration spatiale du lieu, les autres aux facteurs ambiants.

L'attitude par rapport à un pôle d'échange multimodal passe par l'appréhension du mode de transport et de la correspondance effectuée ce qui nous pousse à affirmer que désolidariser pratiques modales et rythmes de la vie quotidienne fait perdre sa cohérence notre approche des pratiques modales. En effet, il ne faut pas oublier, que les pratiques modales sont tributaires de la vie quotidienne des usagers, qui conditionne leurs déplacements et le choix du lieu de leurs correspondances. Il faut étudier la manière dont la vie courante s'organise en fonction de conditions temporelles, sociales et relationnelles. Les structures du quotidien sont considérées comme nécessaires à toute analyse sociologique, il faut saisir des descriptions minutieuses au jour le jour.

Les deux hypothèses que nous avons présenté au début de cette recherche sont vérifiées. En effet nous pouvons affirmer que la perception et la représentation du passage d'un mode de transport vers l'autre sont influencées par la qualité de l'aménagement de l'interface, et que les facteurs d'ambiances sont impliqués dans ces choix d'itinéraires dans l'interface. Mais la troisième hypothèse, concernant la perception d'une rupture dans le passage d'un mode de transport à un autre, reste difficile à confirmer. Nous ne pouvons pas affirmer avec certitude qu'il y a rupture, parce qu'il faut la corrélérer avec le rythme de vie quotidienne des usagers étant donné que la quotidienneté est l'expression d'un rythme, il s'agit d'activités répétées tous les jours qui intègrent l'expression d'une durée. Pour confirmer cette troisième hypothèse, il faut continuer cette recherche mais en l'ouvrant vers d'autres horizons : Autour de quelles dimensions se structure la vie quotidienne ? Comment s'articulent mobilité quotidienne et vie quotidienne ?

Par rapport au statut du lieu, nous pensons que malgré la forte présence du terrain dans la carte mentale visuelle de la ville, il n'est pas associé fonctionnellement à un pôle d'échange multimodal. Les équipements architecturaux environnants (multiplexe, bibliothèque municipale, poste) constituent les premiers indices sur la dimension publique du lieu.

Le site étudié regroupe tous les critères d'un pôle d'échange multimodal mais n'est pas perçu comme tel. En effet, « Chavant-Hôtel de Ville », comprend les trois critères morphologiques qui définissent un pôle d'échange multimodal à savoir : le mobile de transport (défini par une forme, une capacité, une vitesse, un type de confort et de prestations associés et une infrastructure de support), les points d'accès et de desserte, et le cadre architectural et urbain environnant lié à la fonction d'échange. Néanmoins, nous avons dégagé qu'il n'est pas perçu comme un pôle d'échange multimodal à cause d'une part, du statut du lieu par rapport à la ville, sa sociabilité, et d'autre part, de la signalétique qui n'est pas traité comme étant un micro-phénomène d'appropriation.

La signalétique est un axe majeur explicatif de l'attitude par rapport à un pôle d'échange multimodal en général, et par rapport à notre terrain d'étude en particulier.

Toute étude signalétique implique une appréhension et une compréhension de l'idée de réseau, en tant qu'une structure globale organique appelant les notions de continuité, rupture, enchaînement, liaisons au sein de parcours et de trajectoires, de décodage et codage instantané. La notion de réseau se caractérise par ses propriétés topologiques (un réseau est dans l'espace, il concerne moins les distances réelles entre les nœuds que leur disposition et leur ordre), par sa description géométrique, et par son autonomie relative, traduisant des notions de redondance, de bouclage ou de fermeture, bref, une logique de circuit.

Par leur réflexion sur la signalétique, les graphistes questionnent l'architecture dans son rapport à l'usage et aux utilisateurs. La signalétique agirait donc comme médiateur pour régler les rapports de l'homme à l'architecture.

Si la signalétique se définit comme un système linguistique singulier (à l'encontre de la signalisation qui est un système de messages-signes conventionnel, ex : le

code de la route) elle est l'expression écrite visuelle de la relation entre l'institution et l'utilisateur.

Nous rappelons que l'un des objectifs de cette recherche est de proposer des pistes d'aide à la conception. La prise en compte de nos résultats peut être une aide à l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux. Nous pensons que quatre facteurs doivent être développés dans le processus de conception :

-La signalétique : multiplier la possibilité de prises de repères. La question de la signalétique soulève celle de l'information dans l'espace, dans ses rapports de temporalité, de continuité, d'évolutivité, de contextualité et d'identité.

Il est fréquent d'établir le constat que les maîtres d'ouvrages considèrent que le bâtiment a réponse à tout. Ils sous-estiment l'importance de la signalétique

-La continuité des connexions pédestres

-La réduction des distances métriques entre les différents points du pôle.

-La séparation du flux circulaire automobile du reste des composantes du projet.

En définitive, l'étude des pratiques piétonnières dans un pôle d'échange multimodal nous a révélé que, malgré des variations sensibles, ces pratiques se construisent et évoluent dans une trilogie axiale :

- L'offre, le service des modes de transports sollicités.
- Le statut du lieu et l'aménagement de l'interface : le quartier, la lisibilité de l'espace, la signalétique.....
- Les facteurs sensibles qui permettent de gérer les rapports que les usagers entretiennent avec leur environnement.

Nous estimons que l'objet de notre recherche devrait faire l'objet d'enquêtes transversales, soit une approche comparative dans le temps, soit dans l'espace entre plusieurs pôles d'échanges multimodaux.

Cette étude peut être complétée et approfondie, mais ne disposant pas de temps nécessaire, certaines de nos conclusions restent limitées. Un travail nécessitant un temps plus important que 4 mois, une enquête s'adressant à un plus grand nombre de sujets, incluant les aménageurs et les responsables des transports dans l'agglomération grenobloise, et dans d'autres pôles d'échange multimodaux sont nécessaires pour donner des conclusions plus pertinentes.

## Bibliographie

### OUVRAGES

AMAR (G). « Pour une écologie des transports », in *Les annales de la recherche urbaine*. n°59/60, pp140-148.

AMAR (G), PENY (A). « Formes et fonctions des points réseaux ». Paris, RATP, Editions Stathopoulos, Avril 1991.

ASHER (F). « Métapolis ou l'avenir des villes ». Paris, Editions Odile Jacob, 1995.

AUGOYARD (J.F), TORGUE (H). « Le répertoire des effets sonores ». Marseille, Editions parenthèses, Août 1995, 174 p.

AUGOYARD (J.F). « Pas à Pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain ». France, Editions Seuil, collection Espacements, 1979, 185 p.

BAILLY(J.P), HEUGRON (E). « Nouveaux rythmes urbains : Quels transports ? ». La tour d'Aigues, Editions l'aube, Mai 2001, 222p.

DUTHILLEUL (J.M), in. « Villes en Gares, pôles d'échanges, relais et ressources de la ville ». Paris, RATP prospective / Ministère de l'équipement, 1997, 36 p.

EYMARD (S). « La ville en mouvement ». Grenoble, EAG, Mémoire de séminaire, 1998, 29p.

GROSJEAN (M), THIBAUD (J.P), sous la direction de. « L'espace urbain en méthodes ». Marseille, Editions Parenthèses, collection Eupalinos , Marseille, 2000, 217pages.

KAUFMANN (V). « Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal ». Lausanne, presses polytechniques et universitaires romandes, 2000, 252p.

KAUFMANN (V), in. « Les citoyens face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne ». Paris, Editions du CERTU, Juin 1998, 110 p.

MONDADA (L). « Décrire la ville, la construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte ». Paris, Editions Anthropos, collection villes, Février 2000, 284 p.

PENE(S), in. « Villes en Gares ». dirigé par Isaac Joseph, Saint Etienne, Editions l'aube, Mai 1999, 271 p.

PENE (S). « Pratiques de déplacement et modes de représentation de l'espace », in *La gare : dedans, dehors*, rapport de séminaire les lieux-mouvements de la ville, Paris, Novembre 1996, 267p.

PENY (A). « Le paysage du métro : les dimensions sensibles de l'espace transport », in *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, Paris, Juin 1993, pp18-19.

PREDIT. « Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain ». Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise, 1998, 281 p.

PREDIT. "Déplacements et innovations, 25 ans d'expériences plus ou moins réussies". Paris, groupe "gestion des déplacements urbains", Novembre 1997, 165 p.

PRELORENZO (C) et al, sous la direction de. « Infrastructures, villes et territoires ». Paris, L'harmattan, Avril 2002, 279 p.

RATP. « Architecture des lieux-mouvements et conception de réseaux ». Paris, Acte du séminaire les lieux-mouvements de la ville, Février 1996, 251 p.

RATP. « Actes du séminaire écologie des transports publics ».n°102, 2eme partie, Juin 1995, 233 p.

THOMAS(R). « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité ».Cresson, Grenoble, Thèse de doctorat, Décembre 2000, 330 p.

### **MEMOIRES de DEA**

COUDERT (E). « L'automobilité : fonction et perception de la voiture comme élément du paysage urbain ».Grenoble, Cresson, mémoire de DEA, Septembre 2002, 148p.

SAHEB (O). « Logique des ambiances à travers le parcours ».Grenoble, Cresson, mémoire de DEA, Septembre 1994, 105 p.

### **COURS DE DEA**

AUGOYARD (J.F). « L'esthétique des ambiances ». Cours n°5 « Ambiances », DEA Cresson, Novembre 2002.

TORGUE (H). « Du questionnement au questionnaire. Le recueil d'informations ». Cours n°1 « Méthodologie de l'enquête », DEA Cresson, Octobre 2002.

TORGUE (H). « L'analyse de contenu et la typologie ». Cours n°2 « Méthodologie de l'enquête », DEA Cresson, Octobre 2002.

### **DICTIONNAIRES**

Le Robert. « Le dictionnaire de la sociologie ». Octobre1999.

BRUNET Roger, et al. « Les Mots De La Géographie, Dictionnaire Critique ». Lassay-les-Châteaux, Editions Reclus, Collection dynamiques du territoire, Janvier 2001.

### **DOCUMENT ELECTRONIQUE**

[http:// www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org)

## ANNEXES

<b>➤ Catégorie de l'entretien « »</b>		<b>Date Heure</b>	
<b>Sexe</b>		<b>Lieu de l'entretien</b>	
<b>Age</b>		<b>Durée de l'entretien</b>	
<b>Profession ou Situation sociale</b>		<b>Météo</b>	
<b>Lieu de résidence</b>		<b>Leq</b>	

## Fiche d'entretien

### Situation des entretiens

- Les personnes interrogées de la catégorie (A), ont été abordées dans la station de tramway, la station de bus ou le parking. Un premier contact nous permet de savoir si la personne faisait une correspondance ou non.
- Les personnes interrogées des catégories (B, C), ont été abordées lorsqu'elles traversaient le terrain d'étude.
- Les personnes interrogées de la catégorie (D), ont été abordées à l'entrée de deux immeubles d'habitation dans le périmètre d'étude.
- Les personnes de la catégorie (E), ont été interrogées après 21H, pour avoir des commentaires sur l'ambiance lumineuse du site.

### Construction du questionnaire et ordre général des questions :

- Questions sur l'origine et la situation du déplacement
- Localisation du domicile
- Fréquence d'utilisation des transports en commun
- Fréquence des correspondances
- Les motifs de passage par le site
- Le temps d'attente

### Par rapport au terrain d'étude :

- Degré de connaissance du quartier
- La description du quartier
- L'opinion portée sur le quartier
- L'identité du quartier
- Localisation par rapport à la ville

### Le trajet dans le terrain :

- Particularités du trajet
- L'accessibilité, les obstacles éventuels
- Les détails remarquables concernant les différents aménagements

**L'ambiance sonore** : pour ne pas recueillir que des propos sur le bruit en terme de nuisance, nous avons préféré employer dans les questions, l'expression « ambiance sonore ».

## L'ambiance lumineuse : la période nocturne.

<b>Entretien « A1 »</b>		<b>Date Heure</b>	Mardi 25 mars 2003 <b>17h30</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Station de bus côté cinéma
<b>Age</b>	29 ans	<b>Durée de l'entretien</b>	10 min 05 s
<b>Profession ou Situation sociale</b>	Secrétaire dans une association	<b>Météo</b>	Temps chaud, ensoleillé
<b>Lieu de résidence</b>	L'île verte (Grenoble)	<b>Leq</b>	62 dBA

### **e-Vous attendez quel bus ?**

-Le 31

### **e-Vous allez où ?**

-Pour rentrer chez moi, j'habite à l'île verte.

### **e- Et à quelle occasion vous prenez le bus de cette station ?**

-En fait, je travaille dans une petite association dans la rue Ponsard, je prends le tramway A jusqu'ici et après je prends le bus pour rentrer.

### **e- Et pourquoi vous ne faites pas le changement à Albert 1<sup>er</sup> de Belgique, pourquoi vous le faites ici, le 31 il passe par là non ?**

-En fait, je ne sais pas, euh (rires)...Enfin, il m'a semblé que, que...qu'ici j'attends pas trop le bus, par contre à Albert 1<sup>er</sup> il m'est arrivé d'attendre plus que cinq minutes, et ici le bus euh... c'est-à-dire que dès que je descends du tram, je viens ici je prends directement le bus. J'attends quand même un petit peu, mais moins qu'à Albert 1<sup>er</sup>.

### **e- Donc vous estimez que le temps d'arrêt n'est pas beaucoup ici.**

-oui, oui, c'est ça ce que je voulais dire.

### **e- Comment vous vivez ce temps d'attente ?**

-Ça dépend, c'est variable.

### **e- Ça dépend de quoi ?**

-Ben...s'il fait beau ou non, s'il y a trop de monde dans la station. C'est différent. Par exemple, parfois je lis, quand je peux m'asseoir, ça me fait du bien, comme ça je vais au boulot de bonne humeur. J'aime bien aussi m'adresser aux gens, pour passer le temps même si c'est bref, mais les gens ne sont pas toujours réceptifs.

### **e-Vous pensez quoi de l'aménagement de la station, de l'abribus ?**

-Je pense que c'est quand même petit, et en même temps je comprends que ceux qui construisent ça ne peuvent pas installer dix chaises. Mais ça on le ressent quand il y a du monde. C'est fait juste pour protéger les gens de la pluie et ça marche.

### **e- Et du soleil aussi ?**

-Oui, oui aussi. Mais comme maintenant là, le soleil il tape, et tout le monde est dans l'abribus, je suis obligée de rester à l'écart, il n'y a pas de place, donc je deviens impatiente et gênée.

### **e- Vous faites ce changement que pour aller travailler et rentrer chez vous ?**

-Oui, je fais ça quotidiennement, enfin sauf bien sûr le week-end (rires), il faut que je m'occupe de mon mari et mon enfant.

### **e- Pour d'autres activités, par exemple pour faire des achats, où les faites-vous ?**

-Ah oui, pour les achats, ce n'est pas exactement la même chose.

### **e- Comment ça ce n'est pas la même chose ?**

-C'est-à-dire que je descends du bus à Dr Martin, et après et ben...je marche à pied pour faire les courses.

### **e- Concernant l'endroit où nous sommes maintenant, vous ne passez par ici que pour changer de moyen de transport ?**

- Ben... c'est vrai que parfois je profite de ma présence ici pour passer à la poste, ou avec des amis on vient au cinéma, sinon... Ah oui, je me rappelle avant que je venais beaucoup à la bibliothèque quand j'étais étudiante, mais là depuis que je travaille c'est juste pour prendre le bus où aller à la poste, pas trop pour aller au cinéma.

### **e- Quand vous étiez étudiante, vous venez souvent à la bibliothèque ?**

-Euh...quand j'étais étudiante, j'habitais pas à l'île verte, mais à Jean Macé et je prenais la ligne 34 je crois, et la bibliothèque était sur mon chemin au campus, donc je descendais ici, je restais un peu à la bibliothèque, et puis je prenais le tram B, mais de l'autre station là euh... Hubert Dubedout.

### **e- Et maintenant Combien de fois par semaine, vous passez par ici à pied ?**

- Deux fois par semaine, je crois pour la poste, et je ne sais pas trop pour le cinéma, ça doit être une fois chaque trois semaines....

**e- Quand vous venez au cinéma, vous venez en bus aussi ?**

-oui, si c'est en fin d'après midi, sinon j'essaye de convaincre des amis qui ont des voitures de venir avec moi, comme ça pas de problèmes pour rentrer (rires), mais je me rappelle l'année dernière qu'on prenait le tram, après le film, pour aller boire un coup en ville, et après on prenait le bus pour rentrer mais je ne sais plus c'était quelle station.

**e- D'après vous qu'est ce qui caractérise cette station de bus par rapport à d'autres stations ?**

- Ben... je ne sais pas, je pense que déjà ici, il y a la station de tramway qui n'est pas très loin, et on n'est pas très loin du centre ville aussi, ah il y a aussi peut être le fait que les trottoirs sont larges de ce côté (on est devant l'entrée du multiplexe), chose qu'on ne trouve rarement en centre ville, parce que pour moi qui aime bien marcher, je trouve insupportable le fait de marcher longtemps dans des petits trottoirs avec toutes les voitures stationnées et tout...d'ailleurs c'est ce que j'aime bien à l'île verte quand je sors me promener avec mon mari et mon enfant, c'est que les trottoirs sont bien aménagés et larges et si je me rappelle bien c'est ça qui a attiré mon mari pour que nous nous installons là bas.

**e- Pour vous ici ce n'est pas vraiment le centre ville ?**

-Non, enfin même s'il y a beaucoup de circulation, c'est des grands boulevards hen... et c'est bruyant aussi, mais des boulevards larges et pas trop chargés de petits commerces, de petits trucs, enfin comment vous dire, je trouve que c'est plus aéré ici.

**e- Donc, vous pouvez aussi déménager dans ce quartier un jour ?**

- Je n'ai pas encore pensé à ça (rires)...mais si je travaillerais en plein centre ville je penserais à habiter par ici, comme ça j'irais travailler à pied.

**e- Donc, vous ferez ça juste pour une question de proximité.**

-En partie oui, mais il y a aussi certains coins par ici qui ont l'air pas mal, que j'ai repéré un jour.

**e- Comment vous décririez l'endroit où on est maintenant ?**

-C'est difficile à dire, je crois euh... que, qu'on circule à l'aise ici, à part peut être quand il y a des files d'attente qui débordent jusqu'au trottoirs, et qui bloquent un peu les autres piétons, mais ici c'est plutôt la circulation des voitures et des bus je crois ....voilà. Et le tram aussi qui passe par là, et ça doit satisfaire

<b>Entretien « A2 »</b>		<b>Date Heure</b>	Lundi 24 mars 2003 08h10
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Station de bus, côté bibliothèque
<b>Age</b>	32 ans	<b>Durée</b>	10min 34s
<b>Profession</b>	Aide préparateur Dans une pharmacie	<b>Météo</b>	Temps chaud, ensoleillé
<b>Lieu de résidence</b>	Saint-Martin Le Vinoux	<b>Leq</b>	58 dBA

beaucoup de jeunes qui viennent fréquemment au ciné, et qui rentrent tard le soir.

Fin de l'entretien.

**e- Vous venez d'où ?**

-Je viens de descendre du bus là, la ligne 3, j'habite à Saint-Martin Le Vinoux.

**e- Et vous allez où maintenant ?**

-Euh, en fait je travaille à Echirolles, donc je viens prendre le Tram A, et je descends à la station La Rampe.

**e- C'est quoi votre travail exactement ?**

-Je suis aide préparateur à la Pharmacie qui est juste en face de la station.

**e- Pourquoi faites-vous la correspondance ici ?**

-Ben...vu qu'ici c'est le terminus, je prend le tram ici, c'est vrai que j'aurais pu descendre à Victor Hugo par exemple et prendre le Tram là bas, mais je préfère m'arrêter ici. Mais c'est peut être aussi parce que j'avais l'habitude de laisser ma voiture dans le parking là bas et de monter dans le tram après, parce que d'abord c'est plus rapide, et en plus vous savez tout les feux rouges et les problèmes de circulation pour aller à Echirolles ça m'énerve donc et vous savez ils commencent à devenir rares les parkings comme ça en ville, et puisque maintenant j'ai plus de voiture (rires) je fais le même trajet mais en utilisant le bus au lieu de ma voiture.

**e- Quelles différences avez-vous trouvé maintenant, par rapport à votre ancienne situation ?**

-Ce qui est le plus difficile à vivre, c'est le fait d'être toujours dépendant des horaires, parce qu'avec ma voiture je pouvais rentrer à n'importe quel moment. Et l'année dernière j'avais l'habitude d'aller jusqu'au bar qui est un peu plus loin à gauche là, je retrouvais des collègues de travail avant de rentrer chez moi.

**e- C'est-à-dire vous pensez qu'il y a des retards ?**

- Non, non je n'ai pas dit ça. Au contraire je pense que ce problème là ne se pose pas trop, les trams sont très fréquents je trouve, les bus un peu moins mais en général ça va. Et je crois aussi que la différence c'est la fatigue, parce que vous savez c'est vraiment épuisant de Saint-Martin Le Vinoux jusqu'à ici en bus et puis prendre encore le tram, je commence vraiment à sentir la fatigue, c'est pour ça d'ailleurs que je préfère ne pas sortir le week-end.

**e- C'est le bus qui vous paraît fatiguant ?**

-Enfin, oui je crois que oui, en tout cas pour moi, j'apprécie pas trop le bus mais je suis obligé de le prendre, il faut que j'aille travailler tout les jours.

**e- Et vous utilisez quel moyen de transport pour aller en centre ville, c'est-à-dire pour faire des courses par exemple ?**

-En fait, non. Si je vais faire des courses en centre ville, je ne descends pas ici, il n'y a pas vraiment de boutiques ou de centres commerciaux ici.

**e- Donc Chavant reste pour vous un lieu de passage pour aller travailler et rentrer chez vous le soir, c'est ça ?**

-Oui... un lieu de passage euh...oui je fais le trajet entre les deux stations ici, où quand je posais ma voiture au parking là bas, c'est vrai que je ne me promène pas ici. Avant de prendre ma voiture pour rentrer, c'est-à-dire quand je descendais du tram, je me rappelle que je passais devant le cinéma pour voir les affiches des films, donc à part ça euh... donc c'est effectivement comme vous avez dit, un lieu de passage.

**e- Comment vous décrieriez l'endroit, les trajets à pied que vous y faites, ou que vous y faisiez avant ?**

-Je ne sais pas quoi vous dire, là il y a juste deux passages piétons, c'est-à-dire deux parties à traverser et puis c'est tout. Sinon pour aller au bar, c'est tranquille, y a pas de bagnoles qui circulent c'est calme, ça me rappelle un peu les petites rues du vieux Grenoble, il y a des vieux bâtiments et tout ...

**e-Vous appréciez le fait que le parking est proche ?**

-Oui, mais un accès direct ça aurait été mieux, comme par exemple les parkings souterrains dans certaines gares à Paris.

**e- Vous pensez qu'il y a une vieille architecture ici parce que vous parliez du vieux-Grenoble tout à l'heure ?**

-Un peu oui, mais pas le cinéma en tout cas, je ne sais pas comment décrire cette architecture, je n'ai pas le vocabulaire comme vous (rires), mais n'empêche que la nuit il est très bien mis en valeur à mon avis, mais à part le cinéma, je pense que le quartier est ancien, mais j'aime bien ce style de bâtiments comme la bibliothèque ou les immeubles là bas.

**e- Et qu'est ce que vous pouvez me dire sur le trajet entre le bus et le tramway ?**

-Entre le bus et le tramway, c'est déjà très court comme trajet, c'est vite fait, quelques secondes et je suis dans la station de tram, le temps de composer mon billet et il y a le tram qui arrive, j'attends pas beaucoup, c'est pas très compliqué par rapport à d'autres endroits dans la ville.

**e- Qu'est ce que vous voulez dire par d'autres endroits dans la ville ?**

-Je veux dire que...que c'est pas très serré, certaines stations dans le centre ville sont très proches des bâtiments, avec les bagnoles qui passent à côté des piétons, mais là je pense que déjà avec des trottoirs larges il se fait très vite du bus au tram, c'est très continu quoi, je fais pas attention à la circulation.

**e- Qu'est ce qui vous gêne dans la circulation ?**

-Surtout le bruit, je crois.

**e- Vous pensez que le tram fait du bruit ?**

-Peut être que le tram ne fait pas de bruit mais quand même on le sent quand il se rapproche.

**e- Et comment ça se passe, vous pouvez l'entendre de loin ?**

-Non pas de très loin, il y a la cloche, qui avertit.

<b>Entretien « A3 »</b>		<b>Date</b> <b>Heure</b>	Mardi 25 mars 2003 <b>08h45</b>
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Station de tram Dir Fontaine La Poya
<b>Age</b>	27 ans	<b>Durée</b>	11 min 40 s
<b>Profession</b>	Resp de rayon dans un supermarché	<b>Météo</b>	Temps chaud ensoleillé
<b>Lieu de résidence</b>	Gières	<b>Leq</b>	51 dBA

Fin de l'entretien.

**e-Vous allez prendre le tram pour aller où ?**

-je vais descendre à la station Hubert Dubedout, c'est juste pour deux stations.

**e-Vous travaillez là bas ?**

-Je travaille au monoprix qui est juste en face de la station.

**e- Vous habitez où ?**

-J'habite à Gières, je dépose ma voiture ici et je vais travailler.

**e- Et vous faites ça fréquemment ?**

-Oui, tous les jours, pour venir et aussi rentrer chez moi.

**e- Pourquoi vous ne garez pas votre voiture près de votre travail ?**

- Ben...déjà ce n'est pas très évident de trouver une place libre dans ce quartier là, en plus là dans le parking il y a des places gratuites, et puis avec le tram ça me prend quelques minutes pour être au boulot. Parfois je fais le trajet à pied quand il fait beau. Et je dois vous dire qu'après un long trajet comme celui que je fais, c'est vraiment bien de trouver à l'entrée de la ville des places gratuites. Donc c'est bien de s'arrêter ici, de prendre autre chose, ou de marcher, heureusement pour moi qu'il n'est pas très loin le monoprix.

**e- Donc pour vous ici, ce n'est pas encore le centre ville ?**

-Je crois que c'est plutôt une des entrées en centre ville, pas exactement le centre ville avec ses petites ruelles etc...

**e-Vous ne déposez votre voiture ici que pour aller travailler ?**

-ça m'arrive de venir au cinéma, donc c'est vrai que je fais la même chose, en plus je viens avec ma femme je la vois le soir à la maison et on reviens ici pour voir un film. Pas tout le temps euh... disons une fois par semaine, ça a l'air calme ici comme parking c'est-à-dire que je n'ai jamais eu de problèmes même si on sort tard du cinéma mais ça se passe bien.

**e- A part le côté sécurité dans le parking, qu'est ce que vous en pensez ?**

- Je pense qu'il est bien, enfin je ne sais pas trop...moi je trouve toujours une place pour me garer, c'est marrant non ! Quand j'arrive le matin pour aller travailler ou le soir parfois avec ma femme, je trouve toujours une place.

**e- Et par rapport au tramway, vous appréciez le fait de prendre le tramway ici ?**

-Oui, je pense. C'est vrai que c'est pratique, je n'attends pas beaucoup, les tramways sont fréquents, et c'est confortable aussi le petit trajet entre ici et Hubert Dubedout, même pour moi c'est juste deux stations mais ça va vite le tramway et les stations sont proches. Je ne peux pas vous dire exactement combien de temps mais peut être quatre, cinq ou six minutes et environ peut être dix minutes à pied. En plus j'ai remarqué qu'il n'y pas beaucoup de personnes dans le tram entre ici et Hubert Dubedout, et moi j'aime quand le tram il est vide.

**e- Et vous attendez longtemps dans la station ?**

-Non, pas trop, généralement 4 ou 5 minutes, ça dépend des moments dans la journée.

**e- Qu'est ce qui se passe dans ces cinq minutes, est ce qu'il y a une ambiance particulière ?**

-Non, je ne crois pas. Je ne fais pas attention, à certaines heures il y a du monde. Les personnes sont dispersées sur tout le trottoir. Mais en même temps, je pense que ça on le ressent parce qu'il n'y a pas énormément des piétons qui passent, comme par exemple, à Victor Hugo.

**e- D'après vous il y a beaucoup de personnes qui descendent ici ?**

-Je pense que oui, mais par contre pour venir de Hubert Dubedout jusqu'ici, je peux vous dire qu'il y a du monde dans le tram.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'endroit, de ce quartier ?**

-Ben... Là il y a un grand carrefour, je ne sais pas comment ça se passe pendant le reste de la journée, mais je suppose qu'il y a une circulation énorme par ici, et d'après ce que je vois il y a quelques immeubles d'habitation. Apparemment c'est trop bruyant pour ceux qui habitent ici, et je pense que le multiplexe aussi avec son architecture et son éclairage la nuit est très bien ici euh...et ça bouge beaucoup aussi entre le bus et le tram.

**e- Dites moi encore plus sur l'éclairage du cinéma ?**

-Je crois qu'il est très fort et qu'il éclaire bien les trottoirs, là c'est difficile de vous décrire ça, puisqu'il fait jour, mais voilà je pense que ça attire.

**e- Qu'est ce que vous voulez dire par ça bouge entre le tram et le bus?**

- C'est-à-dire que quand je suis là, même si j'attends pas beaucoup, je vois parfois qu'il y a beaucoup de personnes qui descendent du bus, de la station que vous voyez là pour venir ici et parfois des gens courent après le tram. Mais j'ai remarqué aussi qu'il n'y a pas beaucoup de piétons ici, enfin là je compare par rapport à Hubert Dubedout où les gens sont toujours pressés.

**e- Et comment vous expliquez cette différence ?**

-Je crois que c'est sûrement à cause des commerces qui sont plus nombreux là bas, ou peut être parce qu'ici il y a des grands boulevards ou un croisement de boulevards comme celui là qui fait du bruit. Parce que quand je suis à l'intérieur du monoprix, on sent le passage du tramway mais pas de voitures.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A4 »</b>		<b>Date Heure</b>	Mercredi 26 mars 2003 <b>07h50</b>
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Station de tram direction Fontaine La Poya
<b>Age</b>	38 ans	<b>Durée</b>	11 min 06 s
<b>Profession</b>	Responsable de matériel dans un labo	<b>Météo</b>	Il fait froid mais très beau
<b>Lieu de résidence</b>	L'Arlequin	<b>Leq</b>	50 dbA

**e-Vous venez d'où ?**

-Je viens de l'Arlequin, j'habite à la Villeneuve.

**e- Et vous allez où ?**

-En fait, je vais prendre mon petit café dans un bistro qui n'est pas loin d'ici, derrière le cinéma là, je prends la rue Strasbourg et je marche un peu.

**e- Et vous travaillez aussi dans ce quartier ?**

-Non, non... je travaille à la faculté de pharmacie, je suis responsable du matériel du labo de biologie là bas.

**e- Vous utilisez quel moyen de transport pour aller à la faculté ?**

-Le bus, qui passe par là...c'est-à-dire la ligne 31, je prends mon café, je lis mon journal, et je reviens ici pour prendre le bus.

**e- Est-ce que vous avez une voiture ?**

-Oui j'en ai une, mais je ne l'utilise pas pour aller travailler, j'ai pris l'habitude de faire ça, je sors un peu tôt de chez moi, je m'arrête ici, et puisque j'aime marcher je vais jusqu'au bistro pour prendre un café. En plus à cette heure, c'est agréable de marcher dans la rue Strasbourg il n'y a personne mais là ça commence à bouger.

**e- Donc à partir de maintenant ce n'est plus calme par ici ?**

-Je pense, oui, on est presque en centre ville ici donc je suppose qu'il y aura du monde et beaucoup de circulation, ça commence là, vous voyez au carrefour là.

**e- Et vous rentrez comment de votre travail ?**

-je repasse par ici, sauf que je ne prends pas de café le soir (rires)

**e- Vous ne passez par ici que pour la correspondance entre tram et bus c'est ça ?**

-Oui, en général c'est ça. Parfois ça m'arrive d'attendre l'ouverture de la poste pour poster de lettres, ou parfois j'emmène mon fils au cinéma ici.

**e- Et pourquoi vous choisissez ce cinéma ?**

- C'est peut être parce que je me suis habitué à ce trajet, contrairement à l'autre direction c'est-à-dire pour Pathé Echirolles. En plus je crois que le Pathé il est dans un quartier un peu vide ce qui fait peur la nuit par rapport à ici, et là quand on sort la nuit, on se sent un peu en sécurité.

**e- Qu'est ce qui vous donne ce sentiment de sécurité ?**

- Je trouve que c'est animé, en plus c'est bien éclairé. Je trouve que la nuit il est bien éclairé, en plus il est transparent

**e- Qu'est ce que vous pensez de la correspondance que vous faites ici, comment vous la sentez ?**

-C'est vrai que c'est très rapide là, ça se passe très vite. Descendre du tram et puis prendre le bus ben...c'est rien, il y a quoi là juste le boulevard à traverser et puis voilà. Mais parfois le fait d'attendre le feu vert pour les piétons ça me fait rater parfois le bus, ça m'énerve un peu mais c'est normal (rires)

**e- Vous pensez que c'est rapide parce les stations sont très proches, c'est ça ?**

-Oui, c'est ça, et pour vous dire aussi, que quand j'habitais à Paris c'est vraiment la galère pour faire une correspondance, et là ce que je trouve très intéressant aussi c'est que ce n'est pas souterrain, on voit ce qui se passe autour, je me rappelle que la première fois que je suis venu ici j'ai pas eu de difficultés.

**e- Qu'est ce que vous pensez alors des transports à Grenoble ?**

- Je trouve que c'est bien organisé, c'est-à-dire qu'il y a une bonne fréquence de passage de bus ou de tram, bon c'est vrai qu'il y en a que deux dans la ville mais ça va je pense, avec la troisième qui va venir ça va être bénéfique pour la ville.

**e- Qu'est ce que vous pensez du quartier ?**

-Ce que je pense...ça à l'air bien ici, c'est bien aménagé et c'est aéré aussi.

**e- Qu'est ce que vous voulez dire par « aéré » ?**

-Je veux dire que là les boulevards sont larges, et si on entre un petit plus dans la ville, le centre ville, ça devient plus compliqué pour circuler et pour stationner, et il y a le parking là aussi, je me rappelle l'année dernière quand ma femme emmenait notre fils au cinéma, elle prenait la voiture parce qu'elle avait peur de rentrer toute seule la nuit, et elle garait la voiture dans le parking là.

**e- Qu'est ce qui vous semble intéressant dans les boulevards larges ?**

- Quand je disais boulevards larges, je voulais dire seulement par rapport au soleil, là vous voyez comme c'est un jour ensoleillé, en plein centre ville dans les petites ruelles on sent pas trop qu'il y a du soleil, mais là on le voit et on le sent je crois.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'ambiance sonore ?**

-Je trouve que par rapport au bruit, c'est normal que dans le quartier il y a du bruit, parce que c'est l'inconvénient des grands boulevards, ça fait circuler beaucoup de voitures donc forcément ça devient insupportable. Mais heureusement qu'il y a un seul sens de circulation, vous imaginez le bruit qu'il y aurait avec le même nombre de voitures dans l'autre sens.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A5 »</b>		<b>Date</b>	Jeudi 27 mars 2003
<b>Sexe</b>	F	<b>Heure</b>	<b>09h10</b>
<b>Lieu</b>		<b>Lieu</b>	Station de bus côté cinéma
<b>Age</b>	21 ans	<b>Durée</b>	12 min 18 s
<b>Profession</b>	Etudiante	<b>Météo</b>	Il fait beau, ensoleillé
<b>Lieu de résidence</b>	Résidence universitaire du village olympique	<b>Leq</b>	56 dbA

**e-Vous allez prendre le bus ?**

-Oui

**e- Et quelle ligne ?**

-Je vais prendre le 34, je vais à l'INPG, l'institut polytechnique de Grenoble, je suis étudiante là-bas.

**e-Vous habitez où ?**

- J'habite à la résidence universitaire du village olympique.

**e- Comment êtes-vous venue jusqu'ici ?**

-J'ai pris le tram A, et maintenant je vais prendre le bus.

**e-Vous faites ce changement tous les jours ?**

- Ben...oui, disons les jours dans lesquels j'ai des cours seulement, trois ou quatre jours ça dépend...

**e- Pourquoi vous ne restez pas dans le tram jusqu'à la station Alsace Lorraine ou à la gare, c'est tout près l'INPG là-bas non ?**

-Oui, c'est vrai je faisais comme ça avant, mais ça fait un long trajet, je veux dire beaucoup de stations entre, par exemple, l'Arlequin ou Grand'place et Alsace Lorraine, donc je m'arrête ici pour couper un peu, vous voyez ce que je veux dire, ça me change un peu.

**e- Comment ça ça vous coupe le trajet ?**

-Je voulais dire que c'est une longue distance, et à un certain moment j'ai envie de descendre du tram et voilà quoi...

**e- Donc vous n'aimez pas le tram ?**

-Non, pas spécialement. Le bus ou le tram je ne vois pas trop la différence, à part peut être le fait que le tram il s'arrête surtout dans les stations et parfois dans les feux rouges, par contre le bus c'est comme une voiture donc il doit s'arrêter dans les feux comme tout le monde.

**e- Pour aller en ville de chez vous utilisez quel moyen de transport ?**

-Le tram aussi, mais ça dépend aussi qu'est ce que je vais faire et où, mais généralement je descends à Victor Hugo pour aller à la FNAC par exemple.

**e- Pour vous cet endroit est juste un lieu de correspondance pas plus ?**

-Oui, on peut dire ça, ou alors pour venir au ciné voir avec un film avec mon copain ou des amis, mais pas souvent.

**e- Comment vous décrieriez cet endroit, ce quartier ?**

-Euh.... elle est difficile votre question (rires), vous savez moi je ne reste pas beaucoup ici, c'est juste pour prendre le bus, ça ne m'est jamais arrivé de me promener à pied ici par rapport au centre ville où je veux découvrir toujours ce qui se passe dans les petites ruelles . A part ce que je vois là quand je traverse c'est-à-dire le ciné, la bibliothèque, et quand je suis dans la station je ne vois que des bus ou des voitures qui passent c'est tout.

**e- Et vous attendez beaucoup dans la station de bus?**

-Non, pas trop, je ne sais pas exactement peut être cinq minutes ou même moins.

**e- Et le soir pour prendre le tram, vous attendez beaucoup ?**

-Non, moins que pour attendre le bus en tout cas, mais l'après midi ou le soir je vois que ça bouge par rapport au matin, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup de circulation et même les piétons aussi.

**e- Et comment se passe la période d'attente ?**

-Ben...je trouve que c'est un temps mort, j'essaye de m'occuper en lisant un bouquin par exemple quand je suis assise. Mais je laisse ma place pour une personne âgée puisqu'il n'y a pas assez de places.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'aménagement des stations ?**

-C'est-à-dire que....c'est assez limité comme équipement je trouve. À Paris par exemple, les stations de métro c'est comme des marchés, on trouve des boutiques, c'est un autre monde, mais ici, c'est juste pour montrer qu'il y a une station à un endroit précis, ce n'est pas mis en valeur. En même temps c'est sur que ça coûte cher aussi à l'état surtout qu'il n'y a pas autant d'utilisateurs qu'à Paris.

**e- Vous pensez que les stations sont toujours vides et qu'il n'y a pas assez d'utilisateurs ?**

- Non, je ne pense pas. Je trouve que c'est animé, il y a sûrement des gens qui rentrent chez eux je pense et qui passent par ici ou alors pour les séances de 18 heures ou 19 heures pour le cinéma. Mais je trouve que ça ne fait pas trop quartier d'habitation ici.

**e- Pourquoi ?**

-Peut être c'est parce que c'est des grands boulevards qui passent par ici, ça fait plus centre ville je trouve.

**e-Vous pensez qu'on est déjà en centre ville ici ?**

-Ben...oui. Mais là c'est différent du boulevard Félix Viallet qui passe devant l'INPG, d'où je prends le bus pour venir jusqu'ici ?

**e- En quoi c'est différent ?**

- Je trouve qu'ici, c'est moins euh....c'est moins stressant, et moins encombré par rapport à l'autre où il y a toujours des voitures stationnées des deux côtés, heureusement pour moi que je n'ai pas de voiture (rires). Et maintenant que j'y pense je crois qu'une des différences aussi c'est qu'ici, je descends du tram et tout de suite après je vois le bus, par contre là-bas il n'y a pas ça et moi je n'aime pas trop marcher donc c'est peut être pour ça que je ne descends pas à Alsace Lorraine.

**e- Et le trajet que vous faites ici entre la station de tram et la station de bus comment vous le décrieriez ?**

-Il est vraiment très court le trajet, donc pour le décrire je ne sais pas trop quoi vous dire (rires). Là je traverse et puis je marche devant le ciné un peu et c'est tout, il n'y a pas mille chemins (rires), c'est pas vraiment un long trajet épuisant ou fatiguant, c'est....c'est continu, c'est direct quoi.

**e- Par rapport à l'ambiance sonore, qu'est ce que vous pouvez dire ?**

-Le bruit, et ben...quand je monte dans le bus j'entends pas grand-chose.

**e- Et avant de monter dans le bus ?**

- Quand je suis dans la station, il y a le bruit des voitures qui passent, mais ça c'est normal je pense il n'y a pas de voitures silencieuses (rires).

**e- Et c'est pareil quand vous êtes dans la station de tram aussi ?**

-Oui, je ne vois pas de différence, sauf qu'il y a des vibrations, mais on ne peut pas les éviter.

**e- D'après quelle est ou quelles sont les autres différences entre les deux stations ?**

-Vous voulez dire dans l'aspect, la forme c'est ça.

**e- Oui, tout ce que vous avez pu remarquer.**

-Il n'y a pas de grandes différences à mon avis, c'est sûr que les stations de tram sont généralement plus spacieuses que celles du bus, je ne vois pas pourquoi d'ailleurs mais bon, il y a sûrement une raison. Mais ça c'est plus pratique quand il pleut ou quand il fait chaud.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A6 »</b>		<b>Date</b>	Mercredi 26 mars 2003
		<b>Heure</b>	<b>14h30</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Parking Paul Mistral
<b>Age</b>	45 ans	<b>Durée</b>	11 min 13 s
<b>Profession</b>	Responsable de magasin	<b>Météo</b>	Il fait beau
<b>Lieu de résidence</b>	Eybens	<b>Leq</b>	75 dbA

**e- D'où est ce que vous venez ?**

-Je viens de descendre du tram là.

**e-Vous étiez en centre ville, vous y travaillez ?**

-Oui, j'étais en centre ville oui, je travaille là-bas, je travaille dans une boutique de vêtements près de la FNAC.

**e-Vous laissez toujours votre voiture ici ?**

-Oui, enfin quand je viens travailler.

**e- Vous prenez toujours le tram pour aller travailler ?**

- Oui, Je la laisse ici pour prendre le tram après.

**e- Donc vous récupérez votre voiture pour rentrer chez vous ?**

-Oui, c'est ça.

**e- Vous faites ce changement depuis quand ?**

-Depuis un an et demi je pense.

**e- Pourquoi vous laissez votre voiture dans ce parking ?**

-C'est surtout pour ne pas perdre de temps en cherchant où me garer près de mon magasin, c'est presque impossible là-bas de stationner, il faut venir très tôt le matin mais moi je ne commence qu'à 9h ou 9h30. En plus le tram il s'arrête presque devant le magasin, donc c'est pratique.

**e- Vous utilisez principalement votre voiture pour vos déplacements ?**

-Oui, en général. Déjà j'habite un peu loin à Eybens, et puis j'ai deux petits enfants, donc ce n'est pas très confortable pour eux, ni pour moi d'ailleurs, de se déplacer en bus ou en tram par exemple.

**e- Qu'est ce que vous pensez du tram et du trajet que vous y faites entre ici et Victor Hugo ?**

- Je ne sais pas quoi vous dire (rires)...Euh il n'est pas très long le trajet, je descends à la troisième station donc ça dure peut être 10 minutes à peu près, et concernant le tram je pense que c'est pas cher et que c'est confortable aussi pour des gens qui font des petits trajets comme moi.

**e- Vous pensez que les longs trajets dans le tram ne sont pas confortables ?**

-Je ne sais pas, les longs trajets en bus, en tram ou même en voitures ils sont toujours épuisants à mon avis, mais pas pour les jeunes comme vous (rires)....

**e- Votre trajet en voiture de chez vous jusqu'ici vous fatigue ?**

-Oui, un peu, quand je commence à me rapprocher du centre ville, la circulation devient plus dense et même si la voiture est confortable, avec la circulation on l'oublie le confort.

**e- Est-ce que c'est une des raisons qui explique votre arrêt ici ?**

-Oui c'est vrai, quand je laisse ma voiture ici ça me permet de respirer oui...et du moment que ce n'est pas moi qui conduit le tram (rires) je suis tranquille.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'aménagement du parking ?**

-Je pense qu'il y a beaucoup de choses qui manquent, à mon avis il n'est pas bien entretenu par la mairie.

**e- Qu'est ce qui manque ou qui ne fonctionne pas bien dans ce parking ?**

-Je crois qu'il n'y a pas de panneaux d'indication, c'est-à-dire pour quelqu'un qui ne connaît pas, il ne sortira pas facilement, en plus de loin, on ne peut pas savoir s'il y a des places vides ou pas, ça existe dans d'autres parkings mais pas dans celui-là. Pourquoi pour le parking Chavant là-bas, ils l'ont fait mais pas pour celui-là ?

**e-La nuit, vous pensez qu'il est bien éclairé ?**

-Vous rigolez, j'espère ! C'est une forêt ici. Heureusement que le boulevard Jean Pain éclaire un peu, la lumière est insuffisante ici.

**e- Comment vous décrieriez votre trajet à pied d'ici jusqu'à la station de tram ?**

-C'est juste là, à côté, la station de tram, euh... excusez moi, mais je ne comprends pas trop votre question.

**e-Je voulais dire par exemple est ce que ça vous paraît proche ou loin, est ce que c'est un trajet facile ou difficile, qu'est ce que vous en pensez ?**

-Ah d'accord, je trouve que c'est très proche oui, il faut juste traverser et puis un peu à droite c'est tout, mais parfois c'est vrai quand je vois le tram passer, j'ai envie de traverser vite pour le rattraper mais il y a les feux rouges là pour les piétons, mais sinon c'est clair.

**e- Vous auriez aimé avoir un accès direct au tram c'est-à-dire sans attendre aux feux ?**

- Oui, ça serait nettement mieux, un passage direct pourquoi pas oui, mais même pour les bus aussi, c'est-à-dire les gens qui prennent le bus, ça serait plus pratique pour eux, et plus rapide aussi.

**e- Pour vous cet endroit est juste un lieu de passage ou de correspondance c'est tout ?**

-Ben...oui, il n'y a rien là à part un parking, en tout cas pour moi, je viens comme tout le monde à la mairie parfois mais c'est des passages rapides, c'est tout...là on est devant un grand carrefour, donc effectivement c'est un lieu de passage, mais un lieu de correspondance je ne sais pas s'il y a beaucoup de personnes qui font des correspondances ici, ça je ne peux pas vous dire.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur l'ambiance sonore ici ?**

-Sonore, et bien euh...c'est comme tout grand carrefour dans une ville, c'est des bruit de voitures, de motos, de bus, tous mélangés, c'est ça je crois. C'est sûrement calme dans le parc là.

**e- Donc vous pensez que le tram ne fait pas de bruit ?**

-Si quand même, il fait du bruit, mais ce n'est pas la même chose, c'est moins fort en tout cas, ça ne se remarque pas beaucoup. Mais j'aurais aimé entendre le tram de loin, comme ça je me dépêche pour le rattraper.... Vu la circulation et le bruit que ça fait, on n'entend que ça.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A7 »</b>		<b>Date</b>	Mercredi 26 mars 2003
		<b>Heure</b>	<b>10h15</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Station de bus côté cinéma
<b>Age</b>	30 ans	<b>Durée</b>	10 min 42s
<b>Profession</b>	Comptable à la mairie de Saint-Egrève	<b>Météo</b>	Il fait beau
<b>Lieu de résidence</b>	Malherbe	<b>Leq</b>	53 dbA

**e- Vous allez prendre quel bus ?**

-Le 3.

**e- Vous allez où exactement ?**

-A Saint-Egrève

**e-Vous habitez ou vous travaillez à Saint-Egrève ?**

-Je travaille là-bas, à la mairie comme comptable.

**e- Et vous habitez dans quel quartier ?**

-A Malherbe.

**e- Comment êtes vous venu ici pour prendre le bus ?**

-En voiture, je l'ai laissé au parking là-bas (parking Paul Mistral).

**e- Vous faites tous les jours la même chose pour aller travailler ?**

-Non, pas tous les jours non, parfois je prends le tram, mais si je ne rentre pas directement chez moi ou si j'ai des courses à faire je prends ma voiture.

**e- Depuis combien de temps vous laissez votre voiture ici ?**

-Depuis quelques mois, le mois d'octobre ou septembre je crois, mais avant c'était toujours le tram, mais j'ai acheté la voiture au mois de septembre, donc depuis je l'utilise pour venir ici, entre autres bien sur.

**e- Vous pensez que ça vous prend moins de temps de venir en voiture ou c'est la même chose ?**

-Oui, je pense que ça prend moins de temps que le tram oui...mais je pense que l'avantage dans le tram c'est qu'il n'est pas vraiment engagé dans la circulation comme une voiture.

**e- C'est le seul avantage du tram d'après vous ?**

- Non, je pense qu'il est confortable aussi, et aussi qu'il y a des trams tard la nuit, ça c'est important pour ceux qui travaillent la nuit ou les jeunes.

**e- Et par rapport au bus ?**

-Les bus sont bien aussi, mais pas pour une longue distance comme celle que je fais, je pense que ce n'est pas très pratique mais je n'ai pas le choix, il n'y a malheureusement pas de tram jusqu'à Saint-Egrève.

**e- Pourquoi vous prenez le bus de cette station ?**

-Ben...parce que c'est le terminus ici, et c'est la station la plus près de malherbe je crois non, et le parking là-bas c'est le seul grand parking dans le coin, donc voilà.

**e- Qu'est ce que vous pensez de la station, de son emplacement, de l'abribus ?**

-Euh.....À mon avis la station est bien implantée, le bus s'arrête à la limite du carrefour donc les piétons qui traversent le boulevard accèdent directement au bus. Mais il y a un grand problème, les gens ne font pas attention à ça, moi ça me gêne, c'est pour ça que je me cache toujours derrière l'abribus.

**e- Qu'est ce que vous pensez du quartier ici, comment vous le décrieriez ?**

-Je pense que c'est un quartier comme les autres, je ne trouve pas qu'il se passe quelque chose d'exceptionnel ici, moi je...je ne fais pas attention à l'architecture (rires), je passe rapidement, mais je trouve que le cinéma depuis qu'il a été construit a valorisé un peu le quartier. Mais ce qu'il faudrait voir à mon avis c'est le parc Mistral là-bas qui est très bien pour la ville avec tout les arbres qu'il y a dedans, c'est un beau parc je trouve.

**e- Quand on vous dit Chavant par exemple ça vous rappelle quoi ?**

-Pour moi c'est...c'est premièrement le terminus du 3, mais aussi le cinéma.

**e- Comment vous décrieriez le trajet du parking jusqu'ici ?**

-Je pense qu'il n'y a rien de compliqué là dedans, le parking il est juste là, il y a quelques mètres à faire c'est tout, bien sur ça devient long si je mettais ma voiture vraiment au fond du parking, mais il faut quand même marcher, non.

**e- Vous pensez que c'est facile de trouver la station de bus, pour une personne qui vient ici pour la première fois ?**

-Vous voulez dire que la personne est dans le parking.

**e- Oui, oui.**

- Oui, on peut se repérer facilement par là, on peut la voir la station du parking, mais par contre on ne peut pas savoir le numéro du bus qui s'est arrêté dans la station.

**e- Vous trouvez qu'il y a des différences entre cette station et d'autres stations de bus dans la ville ?**

-Toutes les stations sont pareilles à mon avis, sauf que peut être que celle là est seule sur le trottoir.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur l'ambiance sonore ici ?**

-Ce qui est sur c'est que ce n'est pas du tout calme par ici, c'est un grand carrefour comme beaucoup d'autres dans la ville où il y a beaucoup de circulation, beaucoup de voitures qui passent.

**e- Pour vous il n'y a que les bruits des moteurs ici ?**

-Ben...oui, comme vous voyez là, c'est tout ce qu'on entend, et s'il n'y a pas de voitures c'est-à-dire que c'est le tram qui passe.

**e- Et le tram il fait du bruit aussi ?**

-Du bruit, euh...pas vraiment, disons qu'il a son bruit propre à lui. Mais quand le bruit s'arrête, je sais que le tram va passer puisque toutes les voitures sont obligées de s'arrêter.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A8 »</b>		<b>Date</b>	Lundi 31 mars 2003
		<b>Heure</b>	<b>15h35</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Station de tram direction Echirolles Denis Papin
<b>Age</b>	20 ans	<b>Durée</b>	08 min 29s
<b>Profession</b>	Etudiante à l'IUG	<b>Météo</b>	Il fait beau
<b>Lieu de résidence</b>	L'île verte	<b>Leq</b>	64 dbA

**e- Bonjour, où est ce que vous allez ?**

-Je vais à l'IUG, je suis étudiante là-bas, je vais descendre à l'Arlequin.

**e- Et vous habitez où ?**

- J'habite à l'île verte.

**e- comment vous êtes venu jusqu'ici ?**

-En bus.

**e-La ligne 31, c'est ça.**

- Oui, oui, c'est ça

**e-Vous auriez pu prendre le tram B, et après le tram A de Hubert Dubedout, non ?**

-Oui c'est possible aussi, mais la station de bus elle est devant chez moi à l'île verte, donc je sors directement pour attendre le bus...

**e-Vous préférez le bus parce que la station est juste devant chez vous ?**

-Oui, c'est vrai mais pas que pour ça.

**e- Quelles sont les autres raisons ?**

-Ben...je pense que prendre deux tramways pour faire le trajet que je fais, c'est pas...c'est pas très sympa quoi, enfin pour moi je veux dire. Là je prends le bus, déjà ça prend moins de temps je trouve, et ici aussi j'attends pas beaucoup le tram.

**e- À combien vous estimez votre temps d'attente ici ?**

-Même pas trois minutes je crois, je n'ai jamais chronométré mais ça tourne autour de deux trois minutes.

**e- Comment se passe ce temps d'attente ?**

-Très vite.....ça dépend de mon état d'esprit, parfois je ne fais pas attention à ce qui se passe autour.

Généralement j'échange quelques paroles avec une personne, mais pas n'importe qui.

**e-Vous pensez qu'il y a une certaine insécurité dans les stations de tram ?**

-Non, je ne pense pas, il y a des bagarres parfois mais je ne crois pas que ça a une relation avec le tram. Du moment que c'est bien éclairé, ça rassure, je ne me fais pas de soucis.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'endroit ici, comment vous le décririez ?**

-Je pense que c'est un quartier ancien, mais il a été sûrement un peu transformé par le passage du tram et aussi par la construction du multiplexe.

**e- Vous vous rappelez comment c'était ici avant le tram ?**

-Non, pas trop non, j'étais une gamine (rires), en plus on ne venait pas beaucoup avant en ville, on habitait à la campagne.

**e- Et d'après vous de quelle façon le multiplexe il a transformé le quartier ?**

-C'est clair qu'il a changé le visage du quartier, par son architecture moderne, surtout ses façades je veux dire. Les façades transparentes comme ça, il n'y en avait pas avant, ça a mis en valeur le quartier et ça attire beaucoup de gens, c'est sûr. Mais j'ai lu quelque part que son implantation ici a été très contestée, chose que je ne comprends pas d'ailleurs, à la fin vous voyez c'est un beau projet.

**e- Et à part le multiplex qu'est ce qui vous semble caractéristique de cet endroit ?**

-Il n'y a pas grand-chose euh...la bibliothèque peut être ou le parc mistral un peu plus loin.

**e- Et par rapport aux transports, qu'est ce que vous pouvez dire ?**

-Il y a le tram qui passe par ici, le bus par l'autre boulevard, mais je pense qu'il y a beaucoup d'endroits comme celui là à Grenoble, enfin je veux dire des endroits où il y a le bus et le tram qui sont proches l'un de l'autre comme ici.

**e- Vous pensez qu'il y a des avantages dans les endroits comme celui-ci ?**

- Ben...oui, c'est très pratique pour les gens qui font la correspondance comme moi, surtout pour les vieilles personnes qui ne peuvent pas faire un long trajet à pied par exemple, ou les gens pressés qui ne veulent pas perdre du temps ....

**e-Vous croyez qu'il y a une bonne accessibilité pour les personnes âgées ?**

-Oui, je pense qu'une personne âgée peut se repérer et se déplacer facilement.

**e- Et concernant votre trajet entre la station de bus et ici, qu'est ce que vous en pensez ?**

- Euh...je pense que...euh votre question est difficile ...non mais je trouve que puisque la station de bus elle est juste devant chez moi à l'île verte, là aussi je fais très rapidement le changement, donc comme je vous ai dit je trouve ça bien qu'on change du bus au tram ou le contraire aussi sans marcher trop, on devrait peut être imaginer à Grenoble comme dans les aéroports des passerelles qui font monter directement dans l'avion, je ne sais pas moi ...

**e- Et il n'y a pas, à votre avis, des difficultés dans le trajet où des choses gênantes ?**

-Non, je ne pense pas, des difficultés euh...je crois c'est, il y a seulement le feu peut être qui parfois met du temps....c'est tout je pense.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'ambiance sonore ici ?**

-Ben...comme c'est un grand carrefour, et on est presque en centre ville, ce n'est pas vraiment un endroit pour passer des vacances (rires), mais je commence à m'habituer même si pour moi qui vient de la campagne, c'est vraiment stressant mais c'est ça les grandes villes.

**e-Vous pensez qu'il y a du bruit partout dans le quartier ?**

-Oui, enfin les appartements qui donnent sur le boulevard sont sûrement exposés plus que les autres, mais je crois qu'à certains moments de la journée c'est calme.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A9 »</b>		<b>Date</b>	Mardi 01 Avril 2003
		<b>Heure</b>	<b>18h05</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Station de bus côté bibliothèque
<b>Age</b>	48 ans	<b>Durée</b>	10 min 19s
<b>Profession</b>	Infographiste	<b>Météo</b>	Il fait beau
<b>Lieu de résidence</b>	Saint-Égrève	<b>Leq</b>	52 dbA

**e- Bonjour, vous allez prendre quel bus ?**

-Je vais prendre la ligne 16.

**e- Vous allez où ?**

-La rue des alliés.

**e- Vous travaillez ou vous habitez à la rue des alliés ?**

-Oui, oui j'habite là-bas, je rentre chez moi là.

**e- Et vous travaillez où alors ?**

-Je ne travaille pas vraiment à Grenoble, c'est un peu loin, à Saint-Égrève. , je suis infographiste dans une agence de publicité.

**e- Et comment vous êtes venu jusqu'ici de Saint-Égrève ?**

-En bus, la ligne 3, d'ailleurs c'est le terminus ici.

**e-Vous utilisez toujours le même mode de transport pour aller travailler et rentrer chez vous ?**

- Non, pas toujours, juste quand il fait beau comme aujourd'hui par exemple.

**e- Donc vous avez une voiture que vous utilisez parfois aussi ?**

-oui, c'est ça.

**e- Vous faites tout le chemin en voiture ?**

-Ça dépend, soit je vais directement à Saint-Egrève, soit je viens ici, je la laisse dans le parking et je prends la ligne 3.

**e- Et ça dépend de quoi ?**

-Ben...ça dépend, si je suis pressée j'y vais directement, sinon je la laisse ici, parce que parfois je trouve des problèmes de stationnement à côté du boulot, on n'a pas beaucoup de places de parking, parce qu'il y a un parking près de l'immeuble, mais les places sont réparties entre plusieurs sociétés, qui étaient là avant nous, donc voilà.

**e- Donc c'est une nouvelle agence de publicité ?**

- Non, pas nouvelle, mais ça fait sept mois qu'on a changé de locaux.

**e- D'après vous, vous mettez moins de temps en voiture, puisque vous la prenez quand vous êtes pressée ?**

-Ben oui.Ça c'est sur. Si je passe par ici ça fait un détour donc le trajet il sera plus long, par contre si j'y vais directement je contourne un peu les problèmes de circulation.

**e- Quand vous faites vos courses, vous les faites où ?**

-Ben...ici à Grenoble (rires), mais pas en centre ville. J'évite avec mon mari d'entrer en centre ville, on les fait presque toujours à Carrefour Echirolles où à Comboires.

**e- Et ça vous arrive de prendre le tram à Grenoble ou non ?**

-Non, pas vraiment.

**e- Puisque vous prenez fréquemment le bus, qu'est ce que vous en pensez ?**

-Je pense qu'ici à Grenoble, les bus sont nombreux, c'est-à-dire plus que les trams, et ils sont pas mal, je veux dire confortables et fréquents, mais pas très rapides je dois dire.

**e- Comment ça pas très rapides ?**

- Pas très rapides, ben c'est-à-dire, qu'ils sont dans la circulation comme les voitures donc même s'ils ont leurs voies réservées et leurs feux, mais quand même, quand ça bouchonne et ben ça bouchonne pour tout le monde.

**e- Y a t il des choses que vous n'appréciez pas dans le parking, ou au contraire que vous appréciez ?**

-Ce que j'ai remarqué dans le parking, c'est qu'il y a beaucoup d'arbres et ça je n'aime pas, ça fait de l'ombre et c'est agréable à voir mais ce qui me semble dommage c'est que la nuit, il n'est pas bien éclairé contrairement au reste du carrefour. En plus il n'y a pas de signalisation donc c'est difficile de trouver la sortie.

**e- Même si vous venez fréquemment ici, parfois vous ne trouvez pas la sortie ?**

-Oui, oui, c'est difficile à croire, mais parfois je ne peux même pas savoir où sont les limites du parking.

**e- Et par rapport au quartier ici, comment vous le décrieriez ?**

-Le quartier...vous parlez du boulevard ici ?

**e- Oui, mais aussi de tout ce qui dépasse le boulevard.**

-Je ne crois pas que c'est vraiment un quartier d'habitation ici, je veux dire ce n'est pas une cité ici, ça a l'air administratif je crois ou peut être commercial, mais les commerces c'est plutôt derrière dans la rue strasbourg. Sinon il y a des boulevards qui se croisent dans ce carrefour là, et on passe en centre ville ici.

**e- Vous pensez qu'on n'est pas encore en centre ville ici ?**

-Si, si, on est en centre ville, mais quand même on est loin du vieux Grenoble, qui est à mon avis l'image du centre ville et qui attire beaucoup de gens, c'est normal puisque c'est plein de cafés et de magasins, c'est ça le centre ville.

**e- Qu'est ce qui caractérise cet endroit à votre avis ?**

-Euh...c'est sûrement le cinéma, d'après ce que j'entends toujours, les petits jeunes qui bossent avec moi parlent souvent de ce cinéma, ils organisent toujours des sorties où ils viennent ici pour voir des films. Mais c'est dommage qu'ils ont fait cette architecture.

**e- Vous n'aimez pas l'architecture de ce multiplexe ?**

- Non, je trouve que c'est pas vraiment le meilleur endroit pour mettre un bâtiment comme celui là, excusez moi mais là on est quand même au milieu de bâtiments anciens, et à mon avis on ne les a pas respecté.

**e- Qu'est ce que vous pouvez dire à propos des transports ici ?**

-Par rapport aux transports, euh...mais ce n'est pas une gare ici . Bon, il y a les bus qui passent par ce boulevard, le tram par là et voilà. Mais je ne pense pas que c'est caractéristique de cet endroit, les bus passent par beaucoup de boulevards à Grenoble.

**e- Vous pensez que ça ne met pas en valeur un endroit c'est ça ?**

-Non, c'est pas exactement ça, les transports aident quand même les gens à se déplacer, mais ce que je voulais dire c'est que les bus par exemple rendent un boulevard plus bruyant, et la pollution aussi il ne faut pas l'oublier, mais les transports restent quelque chose de vital pour les gens.

**e- D'après vous est ce qu'il y a des avantages dans cet endroit ?**

-Pour moi, puisque c'est...c'est un endroit par lequel je...je passe disons pour aller travailler, l'avantage c'est que il y a le parking à côté et le terminus du 3, c'est tout (rires), donc c'est pratique ça me facilite un peu la tâche si vous voulez.

**e- Et par rapport à l'ambiance sonore, qu'est ce qui a attiré votre attention ?**

-Ce qui a attiré mon attention ! C'est peut être...que...heureusement il y a le parc Mistral où les habitants du quartier peuvent se détendre parce que je ne sais pas comment ils font avec ce qui se passe dans le carrefour.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A10 »</b>		<b>Date</b> <b>Heure</b>	Mercredi 02 Avril 2003 <b>17h15</b>
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Station de tram direction Fontaine La Poya
<b>Age</b>	22 ans	<b>Durée</b>	09 min 46s
<b>Profession</b>	Serveur dans un restaurant	<b>Météo</b>	Il fait froid, un peu de vent, ciel nuageux.
<b>Lieu de résidence</b>	Saint-Bruno	<b>Leq</b>	69 dbA

**e- Bonjour, vous allez prendre le tram pour aller où?**

-Je vais à Saint-Bruno.

**e-Vous habitez là-bas?**

-Oui, c'est ça.

**e- Et vous êtes étudiant ?**

-Non, non je travaille, je suis serveur dans un restaurant.

**e-Le restaurant il est dans quel quartier ?**

- A Teisseire.

**e- Là vous venez de finir votre journée, vous allez rentrer chez vous?**

-Oui, je travaille jusqu'à 16h30, et là il y a une autre équipe qui commence.

**e- Comment êtes vous arrivé ici ?**

-La ligne 34, la station est juste devant le restaurant.

**e- Vous travaillez tous les jours ?**

-Non, juste quatre jours par semaines.

**e-Vous faites la même chose tous les jours pour aller travailler et rentrer chez vous ?**

- Oui, je suis obligé puisque je n'ai pas de voiture.

**e- Ça aurait été mieux pour vous d'avoir une voiture ?**

- Oui, ça aurait été mieux parce que c'est plus confortable d'aller de chez moi jusqu'à Teisseire en voiture, le trajet est un peu long.

**e- Donc Vous n'aimez ni le tram, ni le bus pour votre déplacement ?**

- Non, ce n'est pas que je n'aime pas, mais je préfère avoir ma propre voiture comme tout le monde. Ce qui me dérange, disons...c'est le trajet dans le bus d'ici jusqu'à Teisseire, pas le tramway.

**e- Donc quelque part vous préférez le tramway ?**

-Oui, je crois, il est plus fréquent je trouve.

**e- Et pour faire des courses par exemple, comment vous vous déplacez ?**

- J'habite encore avec mes parents, donc ce n'est pas moi qui fais les courses déjà, et puis je crois que mes parents font les courses à Saint-Bruno, ils ne se déplacent pas trop pour les courses, en tout cas c'est rare.

**e- Qu'est ce que vous pensez de cet endroit ?**

-C'est difficile de vous dire ça, puisque je n'habite pas ici, je passe très vite donc je reste peu de temps ici, c'est difficile de vous parler des...des détails.

**e- Mais de façon générale qu'est ce que vous en pensez, pas seulement des détails ?**

-Ben....je pense c'est un quartier, ou plutôt un genre de carrefour par lequel passe beaucoup d'automobilistes pour entrer en centre ville, donc c'est en quelque sorte un quartier de....de passage ou alors pour faire des choses euh....volontaires comme par exemple venir au cinéma ou à la mairie.

**e- A votre avis qu'est ce qui caractérise le quartier, le cinéma, la mairie ou autre chose ?**

-Plutôt le cinéma je crois, depuis qu'il a été construit ici, il attire je pense beaucoup de gens parce qu'il y a plusieurs salles très bien équipées et modernes...mais pour voir des choses il faut entrer un peu plus en centre ville je crois.

**e-Vous pensez qu'ici c'est vide par rapport au centre ville ?**

-Oui, c'est ça, je pense que c'est vide, c'est un lieu de passage c'est tout. Il y a rien qui attire ici comme des vitrines de magasins ou des choses comme ça.

**e- Vous attendez beaucoup quand vous êtes ici pour prendre le tram par exemple ?**

-Non, pas beaucoup non, sauf bien sûr s'il y a des manifestations en ville par exemple ou un accident, parfois j'attends même pas, c'est direct (rires) je ne sais pas si c'est un coup de chance ou c'est les...les horaires qui sont si bien organisés.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'aménagement de la station de tramway ?**

-Je crois que c'est une station classique comme toutes les autres sur le parcours du tram sauf que, puisqu'il n'y a pas une grande surface. Ils étaient obligés de l'accoler au bâtiment derrière là. Une plus grande surface avec des distributeurs de boissons, ça aurait été mieux je crois, comme dans la gare par exemple.

**e- Et comment se passe le temps d'attente, qu'est ce que vous faites généralement ?**

-Ben...c'est vrai que malheureusement les gens sont de plus en plus méfiants mais ça ne m'empêche pas de vouloir parler à une personne même pour dire n'importe quoi. Parfois quand je ne peux pas m'asseoir, je ne fais pas attention à ce qui se passe.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur le trajet à pied que vous faites entre la station de bus et ici ?**

-C'est-à-dire le temps que je met pour faire le trajet ?

**e- Tout ce que vous pensez, y compris le temps oui.**

- Euh...il n'y a même pas une minute je crois entre les deux stations, c'est juste le fait de marcher le long du cinéma et puis on est dans la station, voilà. S'il n'y avait pas eu ce passage pour les voitures, les deux stations auraient été dans le même trottoir.

**e- Le fait que les stations soient proches vous paraît plus pratique ?**

-Oui, exactement, je veux dire que ça aurait été mieux d'avoir tout dans le même endroit..

**e- Et concernant l'ambiance sonore ici ?**

-C'est-à-dire qu'est ce que j'entends ?

**e- Oui, c'est ça.**

-Et bien, c'est un carrefour ici, donc il n'y a que les voitures qui passent, c'est ce qu'on entend généralement dans ce genre d'endroits, non. Là on est vraiment dans le carrefour, la station de tram n'est pas un truc clos, donc est vraiment exposé au bruit, mais il n'y a pas de station de tram fermé...ou alors ça devient une gare. Mais la différence est énorme entre le bruit des voitures quand elles passent, et quand elles sont au feu rouge.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A11 »</b>		<b>Date</b>	Jeudi 03 Avril 2003
		<b>Heure</b>	<b>16h20</b>
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Parking Paul Mistral
<b>Age</b>	33 ans	<b>Durée</b>	11 min 32s
<b>Profession</b>	Propriétaire d'un bureau de tabac	<b>Météo</b>	Il fait froid, un peu de vent, ciel nuageux.
<b>Lieu de résidence</b>	Gières	<b>Leq</b>	69 dbA

**e- Bonjour, où est ce que vous allez ?**

-A Gières

**e- Vous habitez à Gières ?**

-Oui.

**e- Et vous venez d'où maintenant ?**

-J'étais à Saint-Martin Le Vinoux.

**e- Vous travaillez à Saint-Martin Le Vinoux ou vous faisiez des courses.**

- Oui, j'y travaille, j'ai un bureau de tabac là-bas.

**e- Vous avez laissé votre voiture ici et maintenant vous la récupérez, c'est ça ?**

-Oui, oui c'est ça.

**e- Et vous la laissez tous les jours ici ?**

-Oui, enfin les jours où c'est moi qui vais travailler, parce que parfois c'est ma femme qui me remplace.

**e- Il n'y a pas d'autres moyens pour aller de Gières à Saint-Martin Le Vinoux ?**

- Vous voulez dire une ligne directe de bus ou de tram ?

**e- Oui.**

-A ma connaissance non, je ne pense pas. Je suis obligé de prendre la ligne 3 d'ici, mais je ne sais pas s'il y a d'autres lignes.

**e- Vous pensez que l'emplacement du parking il est pratique pour vous ?**

- Oui, effectivement, ça me permet d'aller bosser sans faire tout le chemin en voiture, et en même temps d'éviter la circulation en centre ville. Et ça permet à ma femme de prendre la voiture quand elle en a besoin puisqu'elle a les doubles des clés et quand elle finit elle la remet ici pour que je la retrouve quand je rentre en fin d'après midi.

**e- Donc c'est votre femme qui fait les courses ?**

-Oui, moi je n'ai pas le temps et je n'aime pas ça (rires).

**e- Et elle les fait où ?**

- A Gières, mais en centre ville aussi, puisque d'après elle, il y a beaucoup plus de choix dans les produits, elle se complique la vie, mais bon (rires).

**e- Pourquoi vous laissez votre voiture dans ce parking ?**

- C'est le premier que je rencontre quand je viens de Gières, enfin où il y a des places gratuites et par rapport au terminus de la ligne 3 aussi....

**e- Qu'est ce que vous pensez du parking, est ce qu'il est bien aménagé à votre avis ?**

- Je pense que oui....il est bien aménagé, je veux dire qu'il est spacieux, mais ce qui me semble pas très bien fait, c'est que les sorties ne sont pas très visibles. Il y a une seule sortie pour les piétons, c'est la fente dans les buissons là-bas face au carrefour, donc je ne peux pas traverser à n'importe quel endroit.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'endroit, de ce quartier, etc. ?**

- Je pense que c'est une surface très grande ici avec le parking et le parc Mistral là-bas, il y a de la verdure, c'est un coin agréable surtout quand il fait beau, je trouve que ça embellit la ville ce genre d'endroits.

**e- Et par rapport aux bâtiments ?**

- Il y en a qui sont apparemment très anciens, et ça aussi ça embellit le quartier, mais ils ne sont pas comme les anciens bâtiments du vieux Grenoble qui sont plus entretenus que ceux-là. Et après bon, par le boulevard Lyautey on commence à entrer en centre ville et ça commence à changer.

**e- À quel endroit ça commence à changer à votre avis ?**

- Là, peut être à partir de la poste ou même à partir du cinéma aussi.

**e- Par rapport aux transports qu'est ce que vous pouvez me dire ?**

- Moi, je prends le bus 3 mais il y a d'autres lignes qui passent par là aussi, il y a le tram aussi donc je suppose qu'il y a beaucoup de gens qui montent et qui descendent ici, mais ça c'est les spécialistes comme vous qui le savent, non (rires), et le parking aussi est intéressant je crois pour les automobilistes, on l'oublie souvent mais l'existence des parkings fait que les gens achètent une deuxième voiture ou même une troisième vous savez.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur le trajet à pied que vous faites d'ici jusqu'à la station de bus ?**

- Le trajet est bien...ce n'est pas une promenade, donc je ne sais pas quoi vous dire, il n'y a rien d'intéressant vraiment dans le trajet, il faut juste arriver au trottoir devant le ciné là, il faut juste marcher un peu et puis voilà quoi. C'est clair comme endroit je crois, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'escaliers ou de choses comme ça.

**e- Vous pensez qu'un escalier est un obstacle ?**

- Pas tout le temps, mais quand quelqu'un est pressé, ou par exemple pour une vieille personne, ça pourrait être un obstacle oui.

**e- Vous pensez qu'ici il n'y a pas d'obstacles pour un piéton ?**

- Je pense que non, sauf peut être pour le truc cylindrique qui tourne là, où il y a des affiches, je trouve qu'il n'a rien à faire là du moment qu'il y a le cinéma tout près, non mais je veux dire pas exactement un obstacle pour le piéton mais c'est par rapport à la vue plutôt.

**e- Vous pensez que c'est un obstacle visuel ?**

- Oui, c'est ça.

**e- Concernant l'ambiance sonore qu'est ce que vous pouvez me dire ?**

- Ça dépend où est ce qu'on se trouve, ici par exemple dans le parking, je pense que ce n'est pas la même chose que dans la station devant le cinéma.

**e- Quelle est la différence ?**

- Ici, c'est plutôt calme, mais là-bas on est carrément dans le boulevard, donc c'est du bruit d'accélération, de freins, de motos enfin de tout, c'est horrible.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « A12 »</b>		<b>Date Heure</b>	Dimanche 06 Avril 2003 <b>11h10</b>
<b>Sexe</b>	H	<b>Lieu</b>	Station de tram direction Fontaine La Poya
<b>Age</b>	31 ans	<b>Durée</b>	11 min 24s
<b>Profession</b>	Sans profession	<b>Météo</b>	Il fait beau, ensoleillé
<b>Lieu de résidence</b>	L'arlequin	<b>Leq</b>	50 dbA

**e- Bonjour, je vois que vous descendez du tram là, où est ce que vous allez ?**

-En fait, je vais au parking.

**e- Et vous étiez où ?**

-Je viens de l'arlequin, j'habite là-bas.

**e- Qu'est ce que vous êtes venu faire ici ?**

-Vous faites une enquête sur quoi exactement excusez moi ?

**e-Je fais une étude sur le quartier ici, c'est dans le cadre d'un DEA, à l'école d'architecture de Grenoble, et j'essaye d'avoir des informations à travers cette enquête.**

-D'accord.

**e- Donc Vous avez dit que vous habitez à l'arlequin, mais pourquoi vous êtes descendu ici.**

- Je vais au parking, je vais attendre un bus qui va venir là dans vingt minutes je crois.

**e- Ce bus il part où ?**

- En Italie, je suis adhérent à l'association des supporters de la Juventus de Turin, le club de foot italien, vous connaissez ?

**e- Oui, oui bien sur, je sais qu'ils ont un match important ce soir à Turin.**

- Oui, c'est ça. Donc grâce à cette association on a des billets moins chers pour aller assister aux matches.

**e- Vous y allez tous les dimanches ?**

- Non, non, pas tous les dimanches je n'ai pas les moyens moi, je suis chômeur moi. Vous savez ça coûte presque soixante euros donc moi j'essaye de voir les matches importants, c'est-à-dire une ou deux fois par mois.

**e- Vous faites ça depuis longtemps ?**

-Oui, depuis deux ans je suis les matches du club.

**e- Le bus il ramasse les supporters toujours dans ce parking ?**

- Oui, depuis le début, c'était comme ça. Mais parfois quand les matches sont en Angleterre ou en Allemagne, le bus par samedi soir, ça dépend de l'heure du match aussi si c'est dimanche soir ou dimanche après midi. Mais il n'y a pas que notre bus, il y a d'autres bus pour des excursions je crois.

**e- Vous prenez beaucoup le bus pendant la semaine ?**

-Non, pas beaucoup, je ne bouge pas de l'arlequin sauf pour quelques courses précises en ville. Puisque je n'ai pas de moyens je limite un peu mes dépenses donc je ne peux pas faire de cartes mensuelles par exemple.

**e- Vous faisiez quoi avant, c'était quoi votre travail ?**

-Je travaillais à Echirolles avec un artisan, dans les chantiers.

**e- Durant cette période, vous vous déplacez beaucoup en tram ou en bus ?**

-Oui, en tram plutôt. Pas trop le bus. Je prenais le tram A, jusqu'à Echirolles.

**e- Et par rapport à Chavant ici, vous connaissez bien le quartier ?**

-Je n'ai pas habité ici, donc je connais vaguement le quartier. Je viens les dimanches comme aujourd'hui pour aller en Italie, ou alors je passe comme tout le monde en tram.

**e- Comment vous décrieriez l'endroit ici, qu'est ce que vous en pensez ?**

-Ben...le quartier, ce n'est pas...ce n'est pas comme l'arlequin ici, il n'y a pas des immeubles enfin des appartements je pense. C'est en centre ville, c'est des grands boulevards avec des administrations ou des médecins, des choses comme ça. Mais moi, je ne viens ici que le dimanche presque.

**e- Pour vous le quartier ici c'est juste un lieu de passage ?**

-C'est surtout ça oui. Que ce soit pour le bus, pour retirer de l'argent de ce distributeur, ou pour venir au cinéma, c'est toujours un passage je crois oui c'est ça.

**e- Qu'est ce que vous avez remarqué par rapport à la station par exemple ?**

-Vous savez, le dimanche les gens ne sortent pas, je veux dire pas comme en milieu de semaine, donc le fait que la station est vide ne me surprend pas.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur votre trajet d'ici jusqu'au parking ?**

- C'est sûrement très facile, c'est normal puisque c'est très proche. Mais vous voyez là par exemple, il y a vraiment beaucoup d'arbres donc du coup je ne peux pas reconnaître c'est quel bus puisque là ils commencent à être nombreux les bus comme je vous avait dit. C'est parce que le parking est toujours complet que les bus sont obligés de stationner là-bas au fond, vous voyez même le dimanche il y a des gens qui laissent leurs bagnoles ici.

**e- Mais en même temps la végétation est agréable non ?**

-Oui c'est vrai, mais là c'est trop.

**e- Et concernant l'ambiance sonore ici, de ce qui vous paraît remarquable par rapport aux sons ?**

- Ca à l'air calme aujourd'hui, mais il ne faut pas oublier que c'est un dimanche. Je pense que au cours de la semaine, ça doit être un carrefour très...très bruyant.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « B1 »</b>		<b>Date</b>	Vendredi 18 avril 2003
		<b>Heure</b>	18h10
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Devant l'entrée de la bibliothèque
<b>Age</b>	33	<b>Durée</b>	09min 22s
<b>Profession</b>	Instituteur	<b>Météo</b>	Il fait beau.
<b>Lieu de résidence</b>	Rue Nicholas Chorier	<b>Leq</b>	52 dbA

**e- Est-ce que vous vous promenez souvent par ici?**

-Non, pas souvent. C'est-à-dire que je ne me promène pas exactement, je marche seulement....pour rentrer chez moi.

**e- Et où est ce que vous habitez?**

-J'habite rue Nicholas Chorier, pas loin de la cours Berriat.

**e- Est-ce que je peux savoir qu'est ce que vous faisiez dans ce quartier?**

-Oui, il n'y a aucun problème, si ça peut vous aider dans votre travail. En fait j'étais chez ma sœur, j'aide sa fille, elle a quelques difficultés en mathématiques.

**e- Vous êtes professeur de mathématiques?**

-Non, non, je suis instituteur, ma nièce a juste dix ans.

**e- Et vous travaillez dans quelle école ?**

- A l'école de la cité Paul Mistral.

**e- Votre sœur habite dans ce quartier?**

- Oui, à peu près. Dans cette direction sur le boulevard Jean Pain.

**e- Et vous lui rendez visite souvent?**

- Je viens les voir deux fois par semaines, pour aider la petite et discuter un peu avec ma sœur.

**e- Vous venez à pied aussi de chez vous?**

-Généralement oui, mais ça ne fait pas longtemps, je crois depuis deux mois environ.

**e- Quel est votre parcours exactement?**

- Euh....c'est un peu compliqué. Je ne me rappelle pas exactement des noms exacts des rues. Je prends le boulevard Gambetta jusqu'à rue Lesdiguières, après je traverse la cours Jean Jaurès, mais ensuite j'ai oublié.

**e- C'est le même parcours pour l'aller et le retour?**

-Oui, je pense. Il est possible que je change parfois, mais c'est difficile de vous dire.

**e- Est ce que vous utilisez fréquemment les TC?**

-Non, pas vraiment. J'ai une voiture mais je l'utilise surtout les week-ends ou pendant les jours fériés. Je n'aime pas trop les autres modes de transports, j'aime plutôt être libre, sortir et rentrer quand je veux.

**e- Pour vous c'est surtout un problème d'horaires?**

-Principalement, oui. Mais aussi la voiture je pense est plus confortable non !

**e- Quand vous utilisez votre voiture c'est pour des déplacements en ville?**

-Non, généralement en ville je me déplace à pied. Pour faire certaines courses pour la semaine par exemple, j'évite d'entrer en ville à cause du stationnement, c'est pour ça que je préfère aller à Comboire par exemple.

**e- Et par rapport à ce quartier par exemple, qu'est ce que vous en pensez, comment vous le décririez?**

-Ben....il n'est pas mal ce quartier. Il y a tout ici.

**e- Qu'est ce que vous voulez dire par « il y a tout ici »?**

-C'est-à-dire qu'il y a des commerces, il y a le parc Mistral, en plus ce n'est pas très loin du centre ville. Il y a aussi le tram et le bus qui passent par ici. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a un grand carrefour donc normalement je suppose qu'à certaines heures c'est gênant.

**e- Et dans tout ce qui caractérise le quartier qu'est ce qui vous semble le plus important?**

-Je pense que c'est le parc mistral. C'est important d'avoir des espaces verts, parfois on a envie de respirer et c'est bien d'avoir à côté de chez soi un parc comme celui là. Le parking aussi est vachement important, plusieurs personnes comme ma sœur qui n'ont pas de garages sous l'immeuble, mettent leurs voitures dans le parking, et ça c'est important aussi. D'ailleurs moi je peux venir en voiture ici, je n'y ai pas pensé (rires).

**e-Y a-t-il d'autres détails qui ont attiré votre attention ?**

-Euh, non. Je ne sais pas trop. Ce qui est bien ici c'est qu'il n'y a pas de voitures stationnées, ça c'est bien pour les piétons, mais en même temps ce qui est marrant c'est qu'il n'y a pas de commerces ou de terrasses de café pour pouvoir en profiter, vous voyez ce que je veux dire.

**e- Oui, oui, je vois. Et qu'est ce que vous pouvez me dire sur votre trajet dans ce quartier ?**

-Je ne sais pas quoi vous dire. On ne m'a jamais posé une question pareille (rires). Peut être, ce que je pourrais vous dire, c'est qu'on se sent bien quand on traverse ce quartier, on se sent en sécurité, il n'y a pas de stress voilà.

**e- Vous pensez qu'il y a une certaine sécurité ici ?**

-Oui, enfin je ne parle pas d'être agressé par quelqu'un, je ne parle pas de cet aspect de la sécurité, je veux dire par rapport à la circulation automobile, il est vrai que les voitures roulent vite parce que le boulevard est large mais les trottoirs sont larges aussi et on se sent en sécurité.

**e- Et par rapport à l'ambiance sonore ici, comment vous la qualifieriez ?**

-Je pense que le bruit ici ça dépend des moments. Là maintenant, c'est vraiment calme, mais pendant la journée il y a un grand trafic dans toutes les directions qui fait qu'il y a un bruit insupportable, c'est après quand on commence à avancer dans le boulevard Gambetta que ça commence à se décongestionner un peu. C'est-à-dire que même si ici c'est plus dégagé et plus large qu'après, ici je pense qu'on ressent le bruit beaucoup plus.

**e- Pour vous le bruit vient seulement des voitures ?**

-Oui des voitures, bien sur des motos aussi, enfin vous voyez ce que je veux dire.

**e- Le tramway et les bus aussi ?**

-Euh...le tram et le bus ensemble, ils font du bruit oui c'est sur (rires), mais considérés séparément je crois qu'ils sont quand même assez silencieux pour des transports en commun.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « B2 »</b>		<b>Date Heure</b>	Samedi 19 Avril 2003 12h30
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Rue du manège
<b>Age</b>	54	<b>Durée</b>	12min 02s
<b>Profession</b>	Prothésiste	<b>Météo</b>	Il fait chaud, ciel clair.
<b>Lieu de résidence</b>	Rue Jules Flandrin	<b>Leq</b>	51 dbA

**e- Est-ce que vous vous promenez souvent par ici?**

-En fait, je ne me promène pas, ce n'est pas le moment de se promener (rires). Je rentre chez moi là, je travaillais.

**e- Vous faites quoi dans la vie ?**

-Je suis dans la prothèse dentaire, mon atelier n'est pas loin d'ici, c'est sur la place de Metz.

**e-Vous habitez où exactement ?**

-De ce côté, derrière le parc mistral, c'est la rue Jules Flandrin, pas loin d'ici.

**e- Vous allez travailler à pied quotidiennement ?**

-Oui, ça me fait du bien, puisque je ne fais pas du sport parce que je n'ai pas vraiment le temps, faire un peu de marche tous les jours me permet de rester en forme.

**e- Est-ce que vous avez une voiture ?**

-Oui, oui bien sur.

**e- Vous l'utilisez pour quels déplacements, pour faire des courses ou pour partir en week-end ?**

- Surtout pour les week-ends, que ce soit pour sortir de Grenoble, ou pour y faire des courses. Le dimanche généralement je ne bouge pas, mais le samedi quand on sort faire les courses, on prend la voiture, parce qu'on est une famille nombreuse, donc les courses elles sont lourdes.

**e- Vous ne prenez pas alors les bus ou le tram ?**

-Non, presque jamais.

**e- Pourquoi ?**

- Ben...pour aller travailler, je n'en ai pas besoin. Si je veux prendre le bus, je suis obligé de faire un changement à Albert 1<sup>er</sup> de Belgique, donc je vais perdre du temps, alors je marche, ça me prend 10 minutes c'est tout.

**e- Et qu'est ce que vous pensez en général des TC?**

-Pour moi, si vous voulez, je pense que par rapport à avant, les TC ont bien évolué, c'est plus confortable, ils sont plus fréquents, euh...il y a de la musique dans le bus, c'est très bien ça, ça distrait les gens quand ils font un long trajet. Mais ce qui est décevant, je pense que c'est l'insécurité, c'est d'ailleurs une des raisons qui ne me font pas apprécier les TC. On ne peut pas garantir une sécurité totale, mais il y a quand même des solutions. Mais quand on a sa propre voiture, on n'est pas avec une foule de personnes, quand il n'y a pas de risques.

**e- Vous passez toujours par cette rue pour aller travailler et rentrer chez vous ?**

- Oui, puisque c'est à l'extrémité de la rue de Strasbourg, donc je traverse le parc mistral qui m'amène ici et puis voilà quoi.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur votre trajet, est ce que vous l'appréciez ou est ce que vous êtes gêné par quelque chose ?**

- Euh...non je ne pense pas que c'est gênant, c'est agréable de traverser le parc mistral surtout quand il fait beau comme aujourd'hui, j'aime bien moi les parcs, les espaces verts, ça fait respirer la ville. A part ça, je pense que la rue de Strasbourg aussi, elle est bien. Bon, ce n'est pas vraiment une rue commerciale comme en centre ville, mais quand même ça bouge un peu.

**e- Vous pensez qu'on n'est pas en centre ville ici?**

-Je pense qu'on n'est pas encore en centre ville, mais on ne voit pas tellement la différence. La circulation, par exemple, par ces boulevards, c'est...c'est...insupportable, tout le monde vient presque par là parce que si on est dans le boulevard Agutte Sembat, on est en centre ville, ça c'est clair.

**e- Vous pensez que le quartier est bien desservi par les transports ?**

-Je pense que oui...il y a le bus, le tram, enfin tout ce qu'il faut. Et je pense que c'est le cinéma qui en profite, ça attire des clients, c'est un des pouvoirs des transports ça.

**e- Donc comment vous décrieriez le quartier ?**

-Ben...le quartier il est...il est bien quoi, moi j'ai choisi d'installer mon atelier ici, parce qu'en même temps c'est calme, on peut bosser tranquillement, et en plus c'est bien implanté, il y a des commerces très variés, il y a des administrations, il y a des transports, il y a des parkings aussi, celui là sous le cinéma, et l'autre derrière cet immeuble.

**e- Et par rapport à l'ambiance sonore dans le quartier, qu'est ce que vous avez remarqué ?**

-Comme je viens de vous le dire je pense que c'est calme, par ici, pas par là (l'enquêté montre le carrefour). Par là, j'évite de passer, ça me fait peur.

**e- Comment ça vous fait peur ?**

- Déjà, le bruit, vous vous rendez compte du nombre de voitures qui passent par là, mais c'est énorme, en plus il y en a dans toutes les directions, et ça n'arrête pas, dès qu'ils accélèrent je me sens comme agressé, vous voyez ce que je veux dire.

**e- Oui, oui je comprends. Donc pour vous c'est le carrefour qui est en quelque sorte la source des ennuis ici ?**

-Exactement, c'est pour ça que j'évite de passer par là, je préfère garder ma sérénité pour le travail, au lieu de commencer la journée par le stress des carrefours (rires).

**e- Et concernant la lumière dans le quartier, qu'est ce que vous pouvez me dire ?**

-Je ne sais pas, la lumière, euh...vous parlez du soleil là ou de l'éclairage public, je n'ai pas bien compris votre question.

**e- Oui, la lumière du jour par exemple.**

-Je pense que ça dépend des saisons, je pense que s'il fait beau, en été par exemple, c'est bien ensoleillé, c'est dégagé, cette rue ou aussi le boulevard là-bas, c'est large donc c'est normal, qu'on ressente plus le soleil et la chaleur. Mais la rue Strasbourg, je pense qu'elle toujours dans l'ombre, là je crois que ce sont les bâtiments qui cachent les rayons du soleil, donc c'est relativement sombre par rapport à ici.

**e- Même la nuit, vous pensez que c'est sombre ?**

-Non, je connais bien le quartier, je pense qu'en général, c'est bien éclairé la nuit, on se sent en sécurité. Mais ce n'est pas juste les lampadaires là, qui éclairent, si vous vous baladez la nuit ici, vous remarquerez que les...les...enfin bref je ne sais pas comment ça s'appelle, mais les lampes du cinéma éclairent vraiment tout, ça va jusqu'au parking là-bas.

**e- Pour vous, cet éclairage s'arrête au parking ?**

-Oui, oui c'est ça ce que je voulais dire, si je me rappelle bien, je crois qu'après c'est-à-dire le parking et le parc mistral, on retombe dans une ambiance sombre. C'est vraiment dommage, on devrait mieux éclairer toute cette zone là, et pourquoi pas ajouter des bancs sur les trottoirs au parking, ça permettra à des gens de passer du temps de se reposer, en été les après-midi sont très longues, et le parc mistral est toujours plein de jeunes et d'enfants.

**e- Vous pensez qu'il y a un manque de bancs publics dans ce parc?**

-Oui, mais je comprends bien que la mairie ne peut pas mettre des bancs tous les mètres.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « C1 »</b>		<b>Date Heure</b>	Lundi 14 Avril 2003 14 h 30
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Devant le cinéma
<b>Age</b>	18	<b>Durée</b>	09min 54s
<b>Profession</b>	Lycéen	<b>Météo</b>	Il fait beau, sec et chaud
<b>Lieu de résidence</b>	Av des jeux olympiques	<b>Leq</b>	65 dBA

**e- Vous êtes dans quel lycée ?**

-Au lycée Stendhal.

**e- Il se situe où exactement ?**

-Pas très loin d'ici, dans cette direction, à côté de la préfecture là-bas.

**e- Vous habitez loin d'ici ?**

-Oui, enfin pas très très loin. J'habite un peu plus au sud d'ici, l'avenue des jeux olympiques.

**e- Vous utilisez votre vélo tous les jours pour aller au lycée ?**

-Oui, presque tous les jours. Sauf si je suis malade, fatigué ou aussi quand il pleut beaucoup, mais sinon j'aime bien me promener en vélo le dimanche.

**e- Il n'y a pas un bus ou un tram qui passe à côté de chez vous ?**

-Si, il y a la ligne 31 pour le bus, mais le tramway il est un peu loin de chez moi. La station la plus proche c'est « Le cargo ».

**e- Et pourquoi vous ne prenez pas le bus, le 31 pour venir jusqu'ici, puisque votre lycée n'est pas très loin ?**

-En fait, je ne sais pas. C'est sûrement parce que je préfère le vélo, c'est-à-dire que j'aime ça. Ça me permet d'être toujours en forme, en plus je me sens libre, je me déplace où je veux, quand je veux. En plus c'est gratuit (rires)

**e- Vous pensez que le bus par exemple ne vous permet pas d'être libre ?**

-Je voulais dire que c'était surtout par rapport aux horaires. Je n'aime pas être obligé de prendre tel bus à tel heure le matin pour aller au lycée ou même pour sortir voir des copains.

**e- C'est la même chose pour le tramway aussi ?**

-Oui c'est la même chose, même si apparemment les trams sont plus nombreux et plus confortables, mais moi je ne peux pas vous dire plus je ne les utilise presque pas sauf lorsque je suis extrêmement pressé ou malade.

**e- Et pour aller au lycée vous passez toujours par cet endroit ?**

-Oui.

**e- Donc de chez vous le parcours est tous les jours le même ?**

-Oui, c'est ça. Euh, je prends l'avenue Jean Perrot jusqu'à Albert 1<sup>er</sup> de Belgique, après je passe par la rue Bistési, je suis les rails du tram, qui passent d'ailleurs devant le lycée.

**e- Et comment vous décririez l'endroit ici, qu'est ce que vous en pensez ?**

-Vous parlez de quel endroit exactement ?

**e-Le quartier, ce qui nous entoure maintenant, ou même plus loin, je ne veux pas vous fixer des limites.**

-Je crois que c'est un quartier très animé, enfin plus animé que mon quartier, mais à mon avis ce n'est pas comme au centre ville.

**e- C'est comment au centre ville?**

-Ben, au centre ville il y a plein de commerce, de cafés de bars, mais ici ce n'est pas pareil. Je crois que c'est un peu un quartier de bureaux ou d'administrations.

**e- Qu'est ce qui vous fait penser que c'est un quartier administratif?**

-Ben, euh, déjà il n'y a pas beaucoup de personnes qui circulent, et je ne vois pas de terrasses de bars ou de cafés, c'est vide. Il n'y a du monde qu'en fin d'après midi et ce sont généralement les queues devant le ciné.

**e- Et vous vous ne vous arrêtez pas ici, vous passez seulement par ici ?**

-Oui, c'est ça. Je ne vois pas pourquoi je m'arrêteraï, enfin je m'arrête aux feux bien sur. Mais pour parler du quartier, je pense aussi que le parc mistral là bas il n'est pas mal du tout, quand on sèche les cours, on vient ici pour rester un peu avec des copines, on se repose un peu, ça nous change les idées.

**e- Et concernant l'architecture ici ?**

-Euh, je ne connais rien en architecture moi, c'est plutôt les maths mon truc (rires).

**e-Ce que je voudrais savoir, c'est par exemple si quelque chose a attiré votre attention ici, lorsque vous êtes dans ce quartier, ou lorsque vous vous rapprochez d'ici ?**

-Ah d'accord. Euh, je crois que c'est surtout le ciné qui m'attire le plus parce qu'il est vraiment différent des autres immeubles, il n'est pas mal je trouve. Mais il y a aussi une chose importante ici, surtout pour moi, c'est que les trottoirs sont larges dans cette partie par rapport à l'autre trottoir.

**e-Vous préférez les trottoirs larges quand vous êtes en vélo ?**

-Oui, c'est ça. Et ce n'est pas toujours le cas, il y a certains trottoirs en ville qui font à peine passer deux piétons, donc je suis obligé de descendre du vélo ou de chercher un autre trottoir. Mais là aussi il y a un truc qui manque mais ce n'est pas important, c'est le dessin, euh je veux dire le...le traçage sur le trottoir, sur le sol, d'ici jusqu'à la prochaine station de tram il n'y a rien.

**e- C'est pour ça alors que vous traversez ce quartier ?**

-Euh....c'est possible oui. Je dois dire que je n'ai jamais pensé à ça, mais c'est quand même vrai.

**e- Et qu'est ce que vous pensez du trajet que vous faites dans ce quartier, qu'est ce qui caractérise le trajet ici ?**

- Ben...je pense qu'ici c'est plutôt le carrefour qui caractérise l'endroit, c'est-à-dire que tout le monde doit le traverser et comme vous voyez les voitures ici, ce n'est pas ça qui manque, elles viennent de toutes les directions, donc forcément on attend beaucoup pour passer.

**e- Vous voulez dire par rapport aux autres feux ?**

-Oui c'est ça. Dans les grands carrefours, je ne sais pas comment c'est organisé mais je pense que pour un cycliste ou un piéton ce n'est pas pareil comme un simple feu rouge, en plus il faut faire attention parce que ça roule vite ici à n'importe quelle heure.

**e- Qu'est ce que vous pouvez me dire sur l'ambiance sonore de cet endroit ?**

-Ben...le bruit ici, c'est comme vous voyez là, c'est des grands boulevards, donc ils ne peuvent pas être calmes. Les sirènes, les klaxons, les démarrages, tout ça ceux qui conduisent ne s'en rendent pas compte mais pour les autres c'est horrible, c'est pour ça que j'écoute de la musique pour éviter tout ça.

**e- Le bruit ici, c'est juste les voitures ?**

-Enfin, les voitures, les motos, tout ce qui a un moteur (rires).

**e- Même le tramway ?**

-Euh, je ne sais pas, je n'ai jamais fait attention au bruit du tram, c'est sûrement moins bruyant, ce n'est pas comme un train. Lorsque je roule à côté du tram, surtout dans la rue Fantin Latour, il fait du bruit, c'est normal, il est à deux mètres. Mais s'il passe loin, c'est vrai qu'il est quand même silencieux.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « C2 »</b>		<b>Date Heure</b>	Mardi 15 Avril 2003 16 h 10
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Devant la bibliothèque
<b>Age</b>	45	<b>Durée</b>	11 min 44s
<b>Profession</b>	Poissonnier	<b>Météo</b>	Il fait beau, sec et chaud
<b>Lieu de résidence</b>	Rue de Stalingrad	<b>Leq</b>	64 dBA

**e- À quelle occasion vous utilisez votre vélo ?**

- Pour aller travailler ou pour des petites courses en ville.

**e- Vous faites quoi comme travail ?**

-Je suis poissonnier.

**e- Vous travaillez dans ce quartier ?**

-Oui, c'est derrière le cinéma, dans la rue de Strasbourg.

**e- Vous habitez loin d'ici ?**

-Non pas très loin, j'habite vers la rue Stalingrad.

**e- Donc vous utilisez tous les jours votre vélo pour venir travailler ?**

- Oui, je n'ai pas de voiture, et c'est plus rapide que le bus. D'ailleurs le bus n°13 qui passe derrière chez moi n'arrive pas jusqu'ici. Et il n'y a pas de tram donc quand il pleut je marche, mais sinon je me déplace en vélo.

**e- Et ça ne vous dérange pas ou vous auriez aimé avoir un moyen de transport en commun pour aller travailler ?**

-Non, non, ça ne me dérange pas, au contraire. Je ne veux pas me sentir dépendant des horaires des bus ou des trams, en plus je profite du soleil comme aujourd'hui.

**e- Vous pensez que les TC sont contraignants ?**

-Oui, pas tous et pas pour tout le monde. Il y en a qui ne peuvent pas utiliser le vélo ou marcher pour des problèmes de santé par exemple ou parce qu'ils ne veulent pas transpirer (rires). Non, mais euh...je pense quand même qu'à Grenoble les transports proposent un bon service en général, la seule critique que je pourrais faire c'est par rapport aux bus de nuit, parce qu'il n'y a pas assez de bus la nuit.

**e- Quel trajet vous faites pour venir jusqu'ici ?**

-Je prends le boulevard Gambetta, après je traverse le jardin Hoche, et là ben je contourne le cinéma et c'est tout.

**e- D'après vous qu'est ce qui caractérise ce quartier?**

-Ça dépend de quel endroit exactement, parce que ce qui se passe ici dans ce boulevard, c'est totalement différent de ce qu'il y a derrière dans la rue de Strasbourg.

**e- Et quelle est la différence ?**

- La différence c'est qu'ici, il ne se passe pas grand-chose, il n'y a pas de commerces, et c'est un accès au centre ville puisqu'il y a un seul sens de circulation comme vous voyez, mais derrière ça bouge un peu mieux parce qu'il y a des boutiques, des restaurants et pour nous les commerçants c'est important ça.

**e-Vous voulez dire que si le super marché était sur ce boulevard ça aurait été différent?**

- Oui bien sûr, il ne suffit pas d'être sur un grand boulevard, il faut que les gens peuvent s'arrêter pour acheter, et je peux vous dire qu'ils ne vont pas faire le tour pour se garer, parce qu'ici on ne peut pas stationner il faut soit descendre au sous-sol du cinéma soit aller dans l'autre parking là-bas. Mais dans la rue de Strasbourg, on peut stationner des deux côtés, et ça nous aide beaucoup pour attirer les clients.

**e- Donc pour vous c'est la facilité de stationnement devant le super marché qui vous plaît dans ce quartier ?**

-Oui, c'est ça.

**e- Il n'y a rien d'autre ?**

-Il y a quand même le cinéma qui attire beaucoup de personnes et qui a changé un peu le visage du quartier. En plus il y a le tram et le bus des deux côtés du ciné.

**e- Comment ça a changé le visage du quartier ?**

-Je veux dire c'est une architecture différente de...de par exemple la bibliothèque ou les immeubles là-bas.

**e- Et ça a changé positivement ou négativement le visage du quartier?**

-Ah ça, euh...ça dépend. C'est un beau projet je trouve, mais je me rappelle que sa construction a été contestée. Moi, j'aime bien.

**e- Donc vous passez par cette rue, la rue Beccaria ?**

-Oui.

**e- Comment vous décrieriez votre trajet ?**

-C'est un trajet normal, je fais attention quand je traverse c'est tout (rires). Parce que les bagnoles elles roulent très vite, les grands boulevards c'est ça.

**e- Et par rapport aux pistes cyclables, qu'est ce que vous pouvez dire?**

-Ben...ici c'est bien tracé je pense, c'est lisible. Mais je ne crois pas que les cyclistes se soucient tout le temps de ça, parfois elles n'existent pas mais on circule quand même. Ici avec les trottoirs, qui sont bien fait d'ailleurs, autour du cinéma il n'y a aucun problème.

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'ambiance sonore ici?**

- Ici, c'est normal je pense. Ce n'est pas excessivement bruyant, c'est comme tout grand carrefour en ville. Mais la rue de Strasbourg je pense qu'elle est plus calme même si on dit que les rues commerçantes sont gênantes pour les habitants, mais on va pas faire des boutiques au sous-sol quand même (rires).

**e- C'est peut être le bruit des voitures qui gêne les habitants ?**

-Oui, oui je pense aussi que c'est la principale raison, mais les gens se plaignent toujours. Moi je vois que les voitures roulent lentement donc je crois qu'elles font pas tant de bruit.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « C3 »</b>		<b>Date</b>	Jeudi 17 Avril 2003
		<b>Heure</b>	10h 35
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Angle Bd Jean Pain et Av Jean Perrot
<b>Age</b>	25	<b>Durée</b>	09min 22s
<b>Profession</b>	Etudiante à l'IUT	<b>Météo</b>	Il fait beau, un peu de vent
<b>Lieu de résidence</b>	Rue Emile Zola	<b>Leq</b>	55 dBA

**e- À quelle occasion vous utilisez votre vélo ?**

-Pour faire plein de choses, je ne sais pas moi, euh....pour aller à l'IUT surtout, ou alors pour se promener parfois.

**e- Vous êtes étudiante à l'IUT ?**

-Oui, je suis en 3ème année.

**e- Vous n'allez à l'IUT qu'en vélo ?**

-Ça dépend de mon humeur, de mon état physique. Mais en général c'est le cas, parce que je n'ai pas beaucoup de cours.

**e- Sinon, vous prenez les transports en commun ?**

-Non, non, enfin rarement. Seulement quand il neige ou il pleut. Je préfère plutôt marcher, en plus c'est gratuit.

**e- Mais vous avez quand même un moyen de TC à côté de chez vous ?**

-Oui, il y a le tram, mais quand même ça ne m'intéresse pas trop. Depuis longtemps, même pour aller au lycée, je marchais donc je ne vois pas pourquoi je changerais mes habitudes.

**e- Vous étiez dans quel lycée ?**

- A Mounier.

**e- Et pour aller à l'IUT vous passez toujours par ici ?**

-Oui, presque toujours.

**e- C'est quoi votre parcours exactement ?**

-Ben....je....je prends l'avenue Marcelin Berthelot par laquelle passe le tram, jusqu'ici quoi. Et après bon, je suis le parcours du tram jusqu'à la préfecture là-bas.

**e- Et qu'est ce que vous pensez du quartier, de cet endroit ?**

-Ce que je pense du quartier !!!, euh....ce n'est pas un quartier de rêve en tous cas...je ne sais pas moi, je crois qu'il est bien aménagé, il y a plusieurs services ici, poste, bibliothèque, banque, voilà quoi.

**e- Qu'est ce que vous voulez dire par ce n'est pas un quartier de rêve ?**

-Je voulais dire ça ne doit pas être sympa d'habiter ici, surtout sur ce grand boulevard. C'est vrai que c'est très proche du centre ville, mais bon, il faut quand même dormir un peu. Mais je trouve ce qui est bien ici, c'est-à-dire d'ici jusqu'à l'IUT, c'est qu'il n'y a pratiquement pas de voitures stationnées qui encombrant les trottoirs.

**e- Qu'est ce qui attire votre attention à part ça ?**

-Rien, euh....vous parlez de l'architecture ici.

**e- De n'importe quel détail qui attire votre attention ou qui vous semble caractéristique du quartier.**

-Peut être le style de l'architecture du cinéma, c'est vrai qu'il est différent et qu'il embellit le carrefour. Mais à part ça, je trouve que c'est un grand carrefour vaste et connu parce qu'il y a le tram qui passe et une circulation très, très dense.

**e- Et comment vous décrieriez le parcours que vous faites ici ?**

- Excusez moi, je n'ai pas compris la question.

**e- C'est-à-dire est ce qu'il y a des difficultés particulières dans le trajet, ou au contraire non ?**

-Ah d'accord. Non, il n'y a pas de difficultés particulières, c'est un trajet normal quoi. Pour moi, ce carrefour est le dernier sur mon parcours, donc après je ne m'arrête pas, puisque la rue Fantin Latour va directement à l'IUT.

**e- Et par rapport aux pistes cyclables, qu'est ce que vous pouvez dire ?**

- Je pense que c'est bien fait. Pour ceux qui ne connaissent pas la ville, je pense que le réseau cyclable est bien fait, mais pour les grenoblois je trouve que parfois on n'a pas besoin de suivre les pistes, on circule n'importe comment. Ici, par exemple même si ce n'est pas tracé, ce n'est pas grave, il n'y a pas de danger, là c'est un peu étroit, c'est vrai. D'ailleurs ils auraient pu avancer un peu la station de tramway, pourquoi elle est très proche de l'immeuble ?

**e- Qu'est ce que vous pensez de l'ambiance sonore ici ?**

-Je crois qu'ici, ça dépend des moments. J'ai remarqué que le matin il y a beaucoup de bruit, c'est normal, beaucoup de personnes entrent en centre ville par ici, mais l'après midi c'est plus calme, c'est moins rempli

de voitures puisqu'il y a un seul sens de circulation, c'est-à-dire que ceux qui sortent du centre ville ne passent pas par ici. Je crois qu'il reste juste les bus, mais les bus ne sont pas très bruyants.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « D1 »</b>		<b>Date Heure</b>	Jeudi 17 avril 2003 <b>17h</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Devant l'entrée de l'immeuble (rue du manège)
<b>Age</b>	39	<b>Durée</b>	09 min
<b>Profession</b>	Enseignante	<b>Météo</b>	Ciel gris, un peu de vent
<b>Lieu de résidence</b>	3, rue du manège 1 <sup>er</sup> étage	<b>Leq</b>	65 dbA

**e- Vous habitez ici depuis longtemps ?**

-Depuis une dizaine d'années.

**e- Vous faites quoi dans la vie, est ce que vous travaillez ?**

-Oui, je suis enseignante dans un lycée.

**e- Quel lycée ?**

-A Mounier, sur l'avenue Marcelin Berthelot, vous voyez où c'est ?

**e- Oui, oui je vois. Vous y allez en tram c'est ça ?**

-Oui, exactement.

**e- Mais est ce que vous avez une voiture?**

-Oui, j'en ai une oui.

**e- Vous l'utilisez beaucoup ?**

- Non, quand j'en ai besoin. Pour des courses lointaines ou pour aller au ski, etc.

**e- Donc pour vous la voiture n'est pas nécessaire pour des courses en centre ville ?**

-Mais là on est en centre ville, il y a presque tout ce qu'il faut dans le quartier, je n'ai pas besoin d'aller plus loin, ou alors je prends le tram, pas besoin de la voiture.

**e- Vous avez un garage pour la voiture ?**

-Non, elle est dans le parking derrière.

**e- Qu'est ce que vous pensez du tram, et des TC en général ?**

- Je pense qu'à Grenoble les TC sont satisfaisants, que ce soit pour le bus ou le tram. Moi, j'ai le tram qui passe devant chez moi, donc je ne peux pas dire le contraire, ça me permet de me sortir à n'importe quel moment, je ne me sens pas pressée de sortir.

**e- Mais depuis le temps, vous connaissez les horaires du tram?**

-Oui, c'est vrai, je le prends tous les jours à la même heure, donc je sors exactement au moment où il passe.

**e- Et quand vous êtes chez vous, est ce que vous l'entendez ?**

-Ah oui, mais c'est plutôt le soir ou le week-end. Déjà pendant la journée en semaine, je ne suis pas chez moi je travaille, donc quand je rentres le soir je l'entends quand il passe, parce que là on est tous près, mais avec le temps je me suis habituée.

**e- Vous voulez dire que ça ne vous dérange pas ?**

-Pas tant que ça, il fait du bruit d'accord, mais c'est supportable. Le dimanche par exemple, puisque c'est relativement calme, on l'entend plus.

**e- Vous voulez dire qu'il n'y a pas de circulation le dimanche ?**

-Oui, c'est ça ce que je voulais dire, pendant la semaine, moi comme mes voisins, on est plutôt gênés par le bruit du carrefour mais on n'a jamais parlé du tram. Il y a peut être la vibration parce que ma voisine, elle a eu l'année dernière des fissures dans une cloison, et l'expert qui est venu lui a dit que c'était à cause du tram, c'est bizarre non !

**e- Vous n'avez pas remarqué cette vibration?**

-Si, et je crois qu'on s'habitue au bruit, mais pas à ça.

**e- Pour vous le seul inconvénient dans le tram c'est la vibration ?**

-Oui, vous voyez les rails là, comment ils sont devant l'entrée de l'immeuble, je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas fait l'inverse ?

**e- Comment ça l'inverse ?**

-C'est-à-dire ils auraient pu mettre l'allée de ce côté, et décaler les rails du tram de l'autre côté, on aurait moins de vibration.

**e- Et par rapport à la station, vous pensez qu'elle est bien aménagée ?**

-Oui, je pense qu'effectivement, elle est bien aménagée, j'ai remarqué ça parce qu'avec mon fils dans sa poussette, il y a certaines trottoirs en ville où c'est difficile de marcher mais ici, puisque c'est dans mon quartier, à force de se promener avec la poussette j'ai remarqué qu'ils ont laissés des pentes pour les poussettes et les handicapés, je trouve qu'ils ont bien fait.

**e- Quand vous venez du parking, vous n'avez pas rencontré de problèmes avec la poussette ?**

-Non, il n'y a aucun problème.

**e- Qu'est ce que vous pensez du parking, concernant son emplacement ou son aménagement ?**

-Pour moi, il est indispensable puisque je n'ai pas de garages, et je ne suis pas la seule tous mes voisins presque y garent leurs voitures. Le seul inconvénient, c'est le manque de lumière, tout est bien éclairé dans le quartier...autour...mais pas le parking, il y a quelques lampadaires, mais c'est peu par rapport à sa surface.

**e- D'après vous qu'est ce qui caractérise votre quartier ?**

-Il y a beaucoup de choses, par exemple le parc mistral, c'est un endroit magnifique, on a de la chance d'être en même temps en centre ville et d'avoir un parc aussi agréable à côté de nous.

**e- Et le multiplexe Chavant, est ce qu'il est important aussi ?**

-Ah non, c'est une catastrophe ce projet, il n'est pas à sa place ici, quand ils ont décidé de le faire, ils savaient que ça marcherait puisqu'il y a tout ce qu'il faut ici : bus, tramway, parking, mais pour moi et mes voisins aussi, on savait que ça va animer le quartier, donc on ne sera plus comme avant.

**e- Qu'est ce qui a changé ?**

-Le week-end, moi je veux me reposer, et s'il y a du monde comme le reste de la semaine, je ne peux plus me reposer.

**e-Vous estimez qu'il y a du bruit dans le quartier toute la semaine à cause du ciné ?**

-C'est pas exactement ça. En fait, ce n'est pas juste ça, la circulation dans le carrefour aussi est importante et ça fait du bruit, mais je me suis habitué à ça, par contre le dimanche, avant il n'y avait personne dans le quartier et depuis la construction du multiplexe, le dimanche toutes les personnes qui travaillent la semaine viennent pour regarder un film, c'est ça le problème.

**e- Et par rapport à la lumière, vous ne pensez pas que ce projet est bien conçu de ce côté-là ?**

-Avant aussi, c'était bien éclairé, quand il n'y avait pas le projet, maintenant c'est un autre aspect, moi je le préfère plutôt dans la journée, c'est sobre, la nuit on dirait une discothèque.

Fin de l'entretien.

<b>Entretien « D2 »</b>		<b>Date</b>	Lundi 14 Avril 2003
		<b>Heure</b>	<b>09 h 25</b>
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Devant l'entrée de l'immeuble
<b>Age</b>	55	<b>Durée</b>	08min 30s
<b>Profession</b>	Médecin	<b>Météo</b>	Il fait froid, ciel gris, un peu de vent.
<b>Lieu de résidence</b>	4, Place Paul Mistral 8ème étage	<b>Leq</b>	51 dbA

**e- Vous habitez ici depuis longtemps ?**

-Non, depuis mai 2001, si je me rappelle bien, donc ça fera bientôt deux ans.

**e- Vous faites quoi comme travail ?**

-Je suis médecin généraliste.

**e- Votre cabinet est dans le quartier ici ?**

- Non, c'est à Seyssins.

**e- Et vous allez comment à Seyssins ?**

- J'ai une voiture.

**e- Vous l'utilisez pour tous vos déplacements ?**

-Oui.

**e- Vous ne prenez jamais le bus ou le tram ?**

-Non, non, ou alors rarement.

**e-Vous pensez que les TC ne sont pas bien à Grenoble ?**

-Non, au contraire, je pense qu'ici, on est quand même mieux organisés que dans d'autres villes, comme Paris par exemple, mais pour moi j'ai toujours utilisé ma voiture parce que je me déplace partout, à Grenoble ou même pour aller à Lyon ou Marseille.

**e- C'est une question de liberté pour vous, vous ne voulez pas être dépendant des horaires?**

-Oui, mais aussi, je n'aime pas trop la foule dans le tram ou dans le bus, c'est comme ça.

**e- Où est ce que vous gardez votre voiture ?**

-Dans le parking là-bas.

**e- Vous n'avez pas de garage?**

-Non, dans cet immeuble non, mais il y a des immeubles dans le quartier avec des garages au sous-sol.

**e- Qu'est ce que vous auriez fait, s'il n'y avait pas de parkings ?**

-Je trouverais sûrement ou la garer, de toute façon je me déplace toujours en voiture depuis une vingtaine d'année.

**e- Qu'est ce que vous pensez du parking, il n'y a jamais eu de problèmes ?**

-Non, depuis que j'habite ici, je n'ai jamais eu de problèmes.

**e- Il est bien aménagé à votre avis, est ce que c'est un endroit agréable?**

-Euh...bien aménagé...je ne sais pas. Je crois que c'est un parking basique quoi, il y a beaucoup de places, il est grand. Agréable, oui peut être, mais à ce moment là il faut voir le parc mistral qui est juste à côté, il y a de la verdure c'est pas mal.

**e- Mais dans le parking aussi il y a de la verdure?**

-Oui, c'est vrai, mais je pense que ça c'est plutôt pour créer de l'ombre parce que le soleil ce n'est pas bon pour les carrosseries, ça abîme la peinture. Mais je pense que ce qui est mal fait dans le parking c'est l'emplacement des lampadaires, ou peut être leur faible puissance...

**e- Et le reste du quartier, est ce qu'il est bien éclairé?**

-Bien éclairé oui, la rue Bistési derrière pas trop, mais pour le reste, c'est moyen quoi.

**e- Pour vous qu'est ce qui caractérise ce quartier ?**

- Alors ce quartier est à mon avis est connu par le nouveau multiplexe, mais je crois que pour moi ce quartier est vraiment bien implanté c'est-à-dire qu'on est proche de tout mais on n'est pas encore en centre-ville.

**e- Pour vous l'important c'est l'emplacement.**

-Oui, c'est ça, on a l'avantage aussi d'avoir un beau parc pour se détendre.

**e- Vous pensez que pour les automobilistes par exemple, ce carrefour leur permet d'entrer en ville.**

-C'est possible, oui c'est vrai, vu le trafic, ça doit intéresser beaucoup d'automobilistes qui viennent de la Tronche ou de Gières.

**e- Et ce grand trafic, est ce qu'il vous gêne ?**

-Oui, mais bon, avec le temps, on ne fait plus attention au bruit. J'ai toujours habité dans des quartiers comme ça avec des carrefours aussi grands, donc je m'habitue.

**e- Il n'y a que le bruit des voitures ?**

-Oui, mais pas toujours. En été par exemple ou pendant les week-ends, c'est calme. On n'entend que le tram, mais moi j'habite au huitième étage, donc je ne suis pas directement exposé, je vois ce qui se passe en bas, mais je n'entends pas vraiment.

**e- Donc vous voyez le trafic, mais vous n'entendez pas le bruit ?**

-J'entends quand même les voitures qui démarrent, mais c'est pire quand j'ouvre les fenêtres qui donnent sur la rue Bistési derrière, parce que de ce côté les voitures arrivent au feu donc elles ne roulent pas très vite.

Fin de l'entretien.

➤ <b>Catégorie de l'entretien « E1 »</b>		<b>Date Heure</b>	Lundi 24 Mars 2003 <b>21 h 30</b>
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Devant l'entrée du cinéma
<b>Age</b>	19	<b>Durée</b>	09 min 32 s
<b>Profession</b>	Etudiant	<b>Météo</b>	Un peu de vent, température agréable
<b>Lieu de résidence</b>	Saint Martin d'Hères	<b>Leq</b>	51 dbA

**e- Est-ce que vous êtes en train de vous promener ici ?**

-Non, en fait j'ai un rendez-vous avec des amis ici.

**e-Vous habitez dans quel quartier exactement ?**

-J'habite à Saint Martin d'Hères, c'est vers l'avenue Marcel Cachin.

**e- Et comment êtes vous arrivé ici ?**

-Il y a le bus qui passe à côté de chez moi, la ligne 34.

**e- La station est à côté de chez vous ?**

-Oui, enfin pas très loin.

**e- Donc, vous utilisez généralement le bus pour vos déplacements ?**

-Oui, c'est logique je crois. Parfois pour des courses proches de chez moi, je marche ou je prends mon vélo.

**e-Vous êtes étudiant ou vous travaillez ?**

-Non, non, je suis étudiant à l'IUT, boulevard Gambetta.

**e- Comment vous faites pour aller à l'IUT ?**

-Comme tous les jours, je prends le bus jusqu'ici et après je marche un peu, ce n'est pas très loin d'ici.

**e- Qu'est ce que vous pensez du bus alors puisque vous le prenez fréquemment ?**

-Euh...je ne sais pas. Je pense que c'est bien, c'est confortable, il y a un bus presque toutes les cinq minutes et en plus il y a de la musique.

**e-Vous n'attendez pas beaucoup alors ?**

-Non, pas trop, ça dépend des horaires mais généralement c'est rapide.

**e- C'est dans ce quartier alors que vous vous arrêtez ?**

-Oui, oui, c'est ça.

**e- Qu'est ce que vous pensez du quartier alors, comment vous le décrieriez ?**

-C'est pas mal ici. Il y a un parc pas très loin, c'est vachement bien ça, ça permet aux gens de se détendre un peu, d'oublier le stress.

**e-Vous pensez qu'on est en centre ville ici ?**

-Non, je ne crois pas. Il est évident qu'un carrefour comme celui-là ressemble beaucoup à ceux qui existent au centre ville, mais on est encore un peu loin je crois.

**e- Qu'est ce que vous pensez du carrefour alors ?**

-Euh...je pense qu'il y a beaucoup d'automobilistes qui l'empruntent pour entrer ou pour sortir, donc vu sa grandeur il doit être un accès important au centre.

**e- Et concernant votre trajet à pied ici, qu'est ce que vous en pensez ?**

-C'est-à-dire ? Je n'ai pas compris votre question ?

**e- Y a-t-il quelque chose qui a attiré votre attention quand vous marchez ici, un obstacle particulier, quelque chose qui vous gêne ou au contraire ?**

-D'accord. Non, je ne vois pas d'obstacles. Quand je descends du bus, je vais directement par là, et puis je prends la première à gauche. Ce n'est pas très compliqué. Je peux traverser à plusieurs endroits, il y a des passages piétons sur tout le long du boulevard.

**e- Est-ce que vous avez remarqué une différence entre les deux stations de bus, quand vous arrivez et quand vous rentrez ?**

-Euh...non c'est la même chose je crois, à part peut être la largeur des trottoirs.

**e- Donc pour vous il n'y a aucun inconvénient dans votre déplacement ?**

-Oui, je crois. Le bus est à côté de chez moi, ici l'IUT n'est pas très loin, donc c'est bon.

**e- Et vous venez beaucoup au cinéma ?**

-Non pas beaucoup, quand il y a un film intéressant c'est tout.

**e-Vous n'allez à d'autres cinémas ?**

-Avant Chavant, oui. Mais depuis presque un an, je ne viens qu'ici. Déjà c'est le plus proche de chez moi, en plus il est bien équipé, la qualité des films est superbe.

**e-Vous venez généralement la nuit voir un film ici ?**

-Généralement, mais il m'arrive quand même de venir l'après midi pour passer le temps.

**e- Donc qu'est ce que vous pensez de l'éclairage du quartier en général ?**

-Je crois que c'est bien fait, enfin je veux dire ici devant le cinéma, c'est très bien éclairé, en plus esthétiquement c'est pas mal. De loin on voit bien qu'il met en valeur toute cette partie.

**e-Vous croyez que l'éclairage est bien fait seulement dans cette partie du quartier ?**

-Oui, je pense. C'est-à-dire que par là, après le carrefour, dans le parking c'est n'importe quoi. Le carrefour ça peut aller, ils ont mis d'énormes projecteurs qui éclairent le croisement, mais à partir du parking jusqu'au parc c'est sombre et en plus ça fait mal aux yeux, c'est le jaune qui fait mal aux yeux, vous voyez ce que je veux dire. C'est des trucs très anciens, il y a quand même des lampadaires qui sont plus jolies que ça.

**e- D'après vous il y a deux ambiances différentes de part et d'autre du carrefour ?**

-Oui, c'est ça. Mais ça reste quand même un parking, je comprends que l'équipement pour l'éclairage est minimum, mais bon...ou alors peut être qu'ici c'est un éclairage fort.

**e- C'est un contraste vous voulez dire ?**

-Oui, c'est ça.

Fin de l'entretien.

<b>➤ Catégorie de l'entretien « E2 »</b>		<b>Date Heure</b>	Mercredi 26 Mars 2003 <b>21 h 45</b>
<b>Sexe</b>	M	<b>Lieu</b>	Parking Paul Mistral
<b>Age</b>	42	<b>Durée</b>	09 min 20s
<b>Profession</b>	Commerçant	<b>Météo</b>	Climat agréable, pas de vent
<b>Lieu de résidence</b>	Cité de l'Abbaye	<b>Leq</b>	50 dbA

**e-Vous venez de sortir du cinéma là ?**

-Oui, oui.

**e- Et vous venez fréquemment voir des films ici ?**

-Non, enfin ça dépend de ma disponibilité et des films qui passent.

**e- Vous ne regardez des films uniquement ici ?**

-Depuis qu'ils l'ont construit oui, parce que j'habite à l'Abbaye derrière, c'est le plus proche.

**e-Vous venez en voiture toujours ?**

-Si, je viens voir un film le soir je viens en voiture parce qu'il n'y a pas de problèmes de stationnement, comme maintenant vous voyez le parking est plus ou moins vide. Mais quand je viens exceptionnellement l'après midi je viens à pied.

**e- Vous utilisez votre voiture pour tous vos déplacements, pour aller travailler, pour faire des courses ?**

-Oui, je suis obligé parce que je suis commerçant, je fais des livraisons presque tous les jours donc même si il y a le bus qui peut me ramener, je ne peux pas me passer de ma voiture sinon je serais obligé de faire appel à des livreurs ce qui revient très cher.

**e- Mais indépendamment de ça, vous pensez quoi des TC ?**

-Euh...je crois qu'à Grenoble, il y a un bon service de ce point de vue là...les bus ils vont même jusqu'à des quartiers très éloignés du centre ville, je pense que c'est bien ça...le tram un peu moins puisqu'on peut pas décider du jour au lendemain d'ajouter comme ça une ligne de tram...

**e- Donc vous, à part le cinéma, vous ne passez pas par ce quartier ?**

-Non, effectivement, je passe accidentellement comme n'importe qui.

**e- Et comment vous décrieriez le quartier, qu'est ce que vous en pensez ?**

-C'est difficile à dire...je ne sais pas trop. Je crois qu'il y a quelques équipements qui sont importants et qui attirent beaucoup de personnes, c'est-à-dire, la poste, la bibliothèque, le cinéma. Sinon, je ne pense pas que c'est un quartier connu par ses immeubles, je veux dire un quartier d'habitation, il y a des appartements mais ce n'est pas comme chez nous à l'Abbaye, on a un marché où nous faisons nos courses...ici, c'est pas pareil..

**e- Comment ça ce n'est pas pareil ?**

- Je veux dire les commerces ici, sont différents. Un marché comme l'Abbaye ou Saint Bruno est plus convivial je pense.

**e-Vous pensez que le manque de commerces ici fait que l'ambiance n'est pas conviviale ?**

-Oui, je pense que c'est ça. Mais ça reste malgré tout un quartier important. Beaucoup de personnes passent par ici et puis il y a le terminus du bus qui va jusqu'à Saint-Martin-Le-Vinoux et Saint-Egrève. Je le sais parce que parfois je livre pour des commerçants qui sont ont des magasins sur le trajet du bus.

**e- Quand vous marchez dans le quartier, y a-t-il quelque chose qui a attiré votre attention ?**

- Non, je ne vois pas trop....euh....comme tout les carrefours il y a du bruit mais ça c'est pas nouveau, ça a été toujours comme ça ici.

**e- Par rapport aux aménagements ?**

-C'est bien aménagé en général, il y a des choses qui devraient être mieux mais sinon il n'y a pas de problèmes particuliers.

**e- Par exemple, si je vous demande de me parler de l'éclairage, qu'est ce que vous en pensez ?**

-Effectivement, à propos de l'éclairage, il y a des choses à dire. Le boulevard je trouve qu'il est bien éclairé, en plus les façades du cinéma et les projecteurs qu'ils ont rajouté, ça a bien illuminé tout le carrefour. Mais par contre ici, je veux dire là où on est maintenant, c'est moyen quand même, je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas retravaillé les lampadaires. Ils auraient pu les remplacer, au moins par des lampes blanches, je veux dire pas jaune pâle comme celui là. En plus il n'y en a pas tant que ça les lampadaires.

**e- C'est le nombre de lampadaires et la couleur de la lumière qui vous gênent ?**

-Oui, c'est ça. Vous voyez là-bas, les tubes du cinéma ils sont fins et éclairent aussi très bien, c'est en même temps beau à voir et puissant, mais ces trucs là c'est des trucs très anciens...

**e- Mais il y a un projecteur au milieu du carrefour dirigé vers le parking, vous ne l'avez pas remarqué ?**

-Si, mais avec tous ces arbres comment voulez vous qu'ils éclaire. Je ne suis pas contre l'idée de planter des arbres comme ça, ça fait de l'ombre c'est bien. Mais le soir ça assombrit encore plus, le projecteur il ne sert plus à rien.

**e- Vous sentez que l'éclairage n'est pas homogène dans cet endroit ?**

-Oui, je crois. C'est évident il y a tellement de différence qu'on dirait que c'est un autre quartier. Mais c'est peut être pour des raisons économiques aussi. Le cinéma doit être attirant, avec ses alentours, mais pour le reste c'est pas très important pour ceux qui décident...donc voilà....

**e-Vous pensez que le parking sera plus prisé s'il était plus éclairé ?**

-Oui, mais pas seulement plus éclairé mais aussi mieux éclairé. La couleur de la lumière aussi est importante...

Fin de l'entretien.

<b>➤ Catégorie de l'entretien « E3 »</b>		<b>Date Heure</b>	Mardi 25 Mars 2003 <b>20 h 45</b>
<b>Sexe</b>	F	<b>Lieu</b>	Station de bus devant la bibliothèque
<b>Age</b>	28	<b>Durée</b>	09 min 04 s
<b>Profession</b>	Psychologue	<b>Météo</b>	Il fait froid, temps pluvieux
<b>Lieu de résidence</b>	Eybens	<b>Leq</b>	53 dbA

**e-Vous attendez le bus pour rentrer chez vous ?**

-Oui, oui.

**e-Vous allez prendre quelle ligne ?**

-Euh...le 31, j'habite à Eybens, presque vers le terminus.

**e-Vous sortez du travail maintenant ?**

-Non, en fait je faisais une visite à ma mère, elle habite à la rue Strasbourg derrière le cinéma là....

**e-Vous faites quoi dans la vie ?**

-Je suis psychologue, mais mon cabinet n'est pas en ville. C'est à Eybens, où j'habite aussi.

**e-Vous rendez visite à votre mère fréquemment ?**

-Non, non. Peut être une fois par mois, ou à certaines occasions.

**e-Vous utilisez le bus à chaque fois ?**

-Oui, presque.

**e-Vous avez une voiture ?**

-Oui, depuis quelques mois.

**e-Vous l'utilisez pour quels déplacements?**

-Euh...pour le moment je ne l'utilise que pour me promener le week-end que ce soit à Grenoble ou à l'extérieur de l'agglomération...

**e- Qu'est ce que vous pensez en général des TC ?**

-Je ne suis pas une utilisatrice quotidienne des TC, mais je crois qu'en général, les bus et les trams sont confortables et fréquents, peut être un peu chers pour certains, mais il faut payer le prix du confort.

**e- Puisque apparemment vous connaissez le quartier, comment vous le décrieriez ?**

- Moi, j'aime bien. Ma mère habite ici depuis une vingtaine d'années, elle est satisfaite. Elle a tout ce qu'elle veut autour d'elle. Le centre ville est proche, il y a un parc où elle se promène souvent...

**e- D'après vous il n'y a pas d'inconvénients ici ?**

-Il y en a sûrement, pour moi je pense que la première chose qui est négative ici, c'est le bruit, mais ma mère est habituée, en plus elle habite au cinquième étage, donc elle n'entend rien. Mais moi ça m'aurait gêné.

**e- Quand vous marchez aussi vous êtes gênée par le bruit ?**

-Non, quand je marche, je ne fais pas attention à ça.

**e- Quand vous marchez, qu'est ce qui a attiré votre attention ?**

-Rien ...euh...tout est normal. Je ne marche pas beaucoup de chez ma mère jusqu'ici, donc je ...l'architecture du cinéma est peut être différente du reste ici, c'est vitré, avec un éclairage puissant, peut être c'est ça qui attire l'attention dans le quartier....

**e- Vous pensez que l'éclairage est puissant, mais est ce que c'est gênant ou pas ?**

-Non, je ne crois pas. Si je fixe les tubes néons ou les projecteurs, c'est gênant, ça fait mal aux yeux, mais sinon globalement c'est très bien fait, c'est comme une cage, c'est marrant on voit très bien ce qui se passe à l'intérieur, mais pendant la journée c'est plus sombre. Là, le trottoir est bien éclairé aussi, il y a les affiches qui dégagent de la lumière aussi.

**e- Et vous pensez quoi de l'éclairage du reste de l'endroit ?**

-Le reste c'est pas mal aussi. C'est moins intense et moins travaillé disons. C'est classique comme pour n'importe quel boulevard. Mais un peu plus loin là-bas, il n'y a vraiment rien à dire. Je me dis que c'est du gaspillage, il y a des lampadaires mais qui ne servent à rien, ça fatigue les yeux plus qu'autre chose.

**e- Vous parlez de la couleur ou de l'intensité ?**

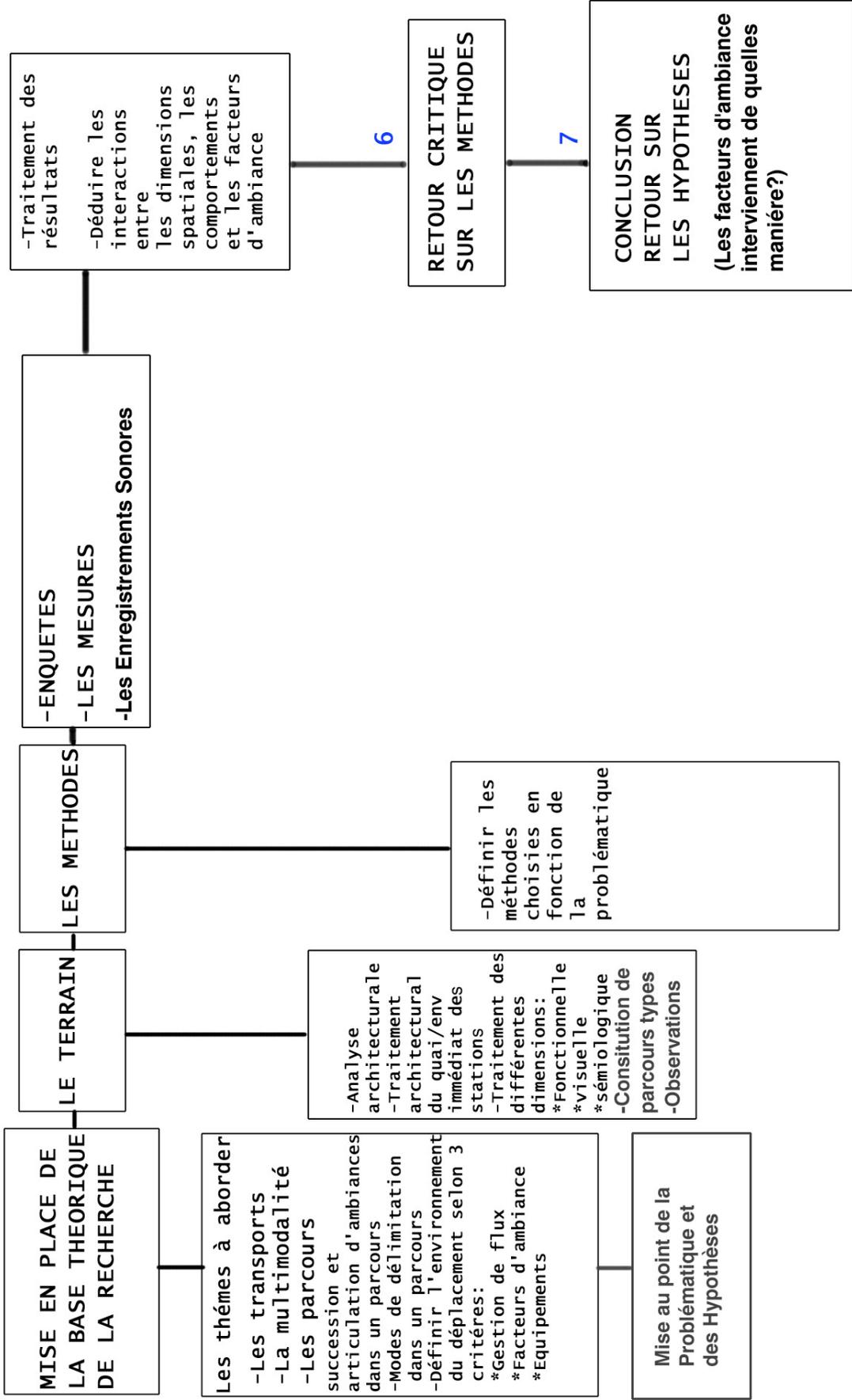
-Des deux. Toute la partie là-bas qui va jusqu'à la mairie et au parc mistral est mal faite. C'est vrai qu'il n'y a pas une circulation, ou beaucoup de piétons mais quand même. Une lumière bien travaillée, et des lampadaires plus modernes embellissent le quartier.

**e- Si on ne considère que la lumière, vous pensez que seulement cette partie embellit le quartier ?**

-Ah, oui. Totalement. Mais les immeubles s'arrêtent par là, donc peut être parce que personne ne va en profiter que la lumière est aussi faible.

Fin de l'entretien.

1 2 3 4 5 L'APPROCHE CONTEXTUELLE



PLAN GENERAL DE LA RECHERCHE