

Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France.

THÈSE N° 4922 (2011)

PRÉSENTÉE LE 10 FÉVRIER 2011

À LA FACULTÉ ENVIRONNEMENT NATUREL, ARCHITECTURAL ET CONSTRUIT
LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE
PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Hanja-Niriana MAKSIM

acceptée sur proposition du jury:

Prof. J. Lévy, président du jury
Prof. V. Kaufmann, directeur de thèse
Prof. S. Fol, rapporteur
Prof. F. Hainard, rapporteur
Prof. V. November, rapporteur



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse
2011

Remerciements

À toutes les personnes qui ont participé aux soixante entretiens menés dans le cadre de cette thèse et qui ont donné de leur temps pour répondre à mes questions avec intérêt.

Aux nombreuses associations qui m'ont aidée à trouver tous les contacts nécessaires :

À Genève : Association Le Nid, Aux 5 colosses (Madame C. Henzi).

À Berne : Elternerat Lorraine, Elternerat Länggasse, Männergruppe Albert Pfister, Kirchgemeinde Heiliggeist, CONTACT Bern, Caritas Markt, Kirchgemeinde Johannes, TRIIO, Büro für Mobilität Bern, Pro Senectute.

À Clermont-Ferrand : FIT-Formation (Monsieur B. Frasiak, directeur), C.C.A.S. de Clermont-Ferrand, Monsieur R. Kander (Responsable des pôles Projets Urbains et Déplacements), ALEP.

À Grenoble : Un Toit pour Tous (Monsieur G. Douillet), Hôtel Social (Madame E. Dupuy).

Aux nombreux acteurs locaux à Genève, Berne, Clermont-Ferrand et Grenoble, qui m'ont accordé des entretiens sur les politiques passées menées dans ces quatre agglomérations.

À Kamila Tabaka, géographe, pour ses apports et connaissances statistiques, et grâce à qui j'ai pu réaliser l'analyse quantitative de mes terrains.

À Samuel Mettler, sociologue, pour sa précieuse collaboration dans le cadre du travail de terrain bernois.

À mes collègues du Laboratoire de Sociologie Urbaine.

Au prof. Vincent Kaufmann, pour son soutien pendant ces années, ses conseils et les échanges riches que nous avons pu avoir. Un immense merci.

À ma famille et mes proches.

Photo de couverture : Autoroute A1 Genève-Lausanne, depuis le pont Route de la Gracieuse, Préverenges (H. Maksim).

Résumé

Depuis quelques décennies en Europe, nous constatons que les politiques locales de transports urbains ont pour objectif, dans de nombreuses villes, de réduire l'utilisation de l'automobile alors que, parallèlement, la mobilité est devenue une ressource essentielle de l'insertion sociale. Les politiques de développement massif de réseaux de transports publics, qui visent entre autres à assurer cette mobilité, malgré les restrictions à l'encontre de l'automobile, ne suffisent néanmoins pas toujours à y répondre. Partant de cette idée à priori paradoxale, cette thèse a pour but de mettre en évidence le lien entre les comportements de mobilité quotidienne de populations vulnérables et les politiques de déplacements urbains qui ont été menées ces dernières décennies dans leur agglomération. Plus précisément, elle se saisit du double questionnement suivant : Comment la distribution spatiale des fonctions dans un territoire et les modalités de leur accessibilité influencent la capacité de mobilité des personnes ? Quelle politique de transport et d'aménagement du territoire produit quelles inégalités face à la mobilité ? Ces questions ont été traitées à l'aide d'un dispositif comparatif de quatre agglomérations en Suisse et en France : Genève, Berne, Clermont-Ferrand et Grenoble. Elles se caractérisent, d'une part, par des configurations urbaines diversifiées, en termes de densité, de compacité et de localisations ; et d'autre part, par des accessibilités, en automobile, en transports publics, ou à pied, qui s'avèrent être très contrastées.

Mots-clé

Politiques publiques, politiques de transport, mobilité, motilité, accessibilité, inégalités sociales, coordination urbanisme-transports.

Summary

In Europe, for the past several decades, we have observed that local urban transportation policies in many cities have been geared at reducing automobile use; at the same time, mobility has become a key aspect of social integration. The massive development policies of public transportation systems which, among other things, aim at guaranteeing this mobility in spite restrictions against automobile use nonetheless are not always a sufficient response to this. Based on this more or less paradoxical idea, the goal of this thesis is to highlight the link between daily mobility behaviours of vulnerable populations and urban transit policies in these cities over the past decades. More specifically, we will look at the two-fold question of 1) how does the spatial distribution of functions in a given region and the means of accessing them influence individuals' mobility capacity and 2) which transportation and development policy produces which inequalities when it comes to mobility? We have chosen to tackle these issues comparatively by looking at two cities in Switzerland (Geneva and Bern) and two in France (Clermont-Ferrand and Grenoble), cities characterized both by diverse urban configurations in terms of density, compactness and locations, and yet with accessibilities (by car, foot or public transportation) that are quite different.

Keywords

Public policies, transportation policies, mobility, motility, accessibility, social inequalities, urban planning/transportation coordination.

Table des matières

Chapitre 1	Introduction et question de recherche.....	9
Chapitre 2	Des approches combinées	13
2.1.	Les politiques publiques de transport et de développement territorial	13
2.1.1.	L'évaluation des politiques publiques	14
2.1.2.	Les politiques publiques en contradiction avec les logiques d'action des usagers ? L'évidence sociale de la voiture	17
2.2.	La capacité de mobilité, ou motilité, comme facteur de différenciation sociale.....	20
2.2.1.	Les inégalités d'accès	23
2.2.2.	Les inégalités de compétences	23
2.2.3.	Les inégalités liées aux projets	24
2.3.	Les inégalités sociales face à la mobilité.....	25
2.3.1.	Parler d'inégalités sociales	26
2.3.2.	Parler de mobilités	27
2.3.3.	Comment les inégalités font et structurent les mobilités ?	29
2.3.4.	Comment les mobilités forment et reforment à leur tour les inégalités ?.....	29
2.3.5.	Le lien réciproque entre mobilité et inégalités sociales et ses conséquences	30
2.3.6.	La mobilité à l'agenda de recherche des sciences sociales.....	32
2.3.7.	Exclusion sociale et accès : l'exemple des transport studies	34
2.3.8.	Une dimension souvent négligée : les ressources de proximité ..	38
2.4.	Hypothèses de recherche	40
Chapitre 3	Méthodologie	43
3.1.	Un dispositif empirique combinant entretiens qualitatifs et analyses quantitatives.....	43
3.2.	Analyse monographique secondaire des trajectoires de politiques de transports et d'urbanisme	43
3.3.	Une recherche comparative : quatre agglomérations et trois types de population	44
3.4.	Les entretiens qualitatifs	48
3.4.1.	Le corpus d'entretiens et leur déroulement	48
3.4.2.	Grille d'entretiens	49
3.4.3.	Trois populations retenues.....	51
3.4.4.	Les personnes de faibles revenus	52
3.4.5.	Les actifs ayant charge de famille monoparentale.....	52
3.4.6.	Les personnes âgées.....	52

3.4.7.	Des populations vulnérables qui recouvrent les divers obstacles de la mobilité quotidienne : éviter les déterminismes.	53
3.4.8.	Accès aux trois populations retenues	53
3.4.9.	Traitement logiciel des données qualitatives	55
3.5.	Analyse secondaire d'enquêtes statistiques.....	61
3.5.1.	Bases de données et méthode.....	61
3.5.2.	Les difficultés méthodologiques de la comparaison de bases de données suisses et françaises.....	63
Chapitre 4	Analyse monographique des politiques d'urbanisme et de transports	69
4.1.	Les cadres nationaux des politiques d'urbanisme et de transports en Suisse et en France	69
4.1.1.	L'architecture et les niveaux institutionnels.....	69
4.1.2.	L'aménagement du territoire	71
4.1.3.	Les politiques de transports.....	75
4.1.4.	Synthèse des cadres institutionnels	78
4.2.	Eléments de contexte, institutions, répartition des compétences et enjeux de mobilité	78
4.2.1.	Genève : les enjeux d'une agglomération transfrontalière	79
4.2.2.	Berne : des politiques régionales dans la capitale helvétique.....	86
4.2.3.	Clermont-Ferrand : la place de la voiture dans la ville de Michelin	97
4.2.4.	Grenoble : des tramways et des automobiles.....	106
4.3.	Les trajectoires en matière d'urbanisme et de transports : les principales phases, de la logique du tout-automobile au redéploiement des transports publics.....	110
4.4.	Continuités et changements dans les politiques d'urbanisme et de transports.....	119
4.4.1.	Genève : la double accessibilité au centre pour sortir de la politique du tout automobile	119
4.4.2.	Berne : un exemple de coordination intersectorielle depuis 30 ans	124
4.4.3.	Clermont-Ferrand : l'enlisement dans la politique du tout automobile des dernières décennies	128
4.4.4.	Grenoble : une coordination intersectorielle à l'échelle de la ville centre, une dépendance aux politiques passées à l'échelle de l'agglomération.....	130
4.5.	Institutions, jeux d'acteurs et doctrines globales	132
4.5.1.	Genève : planification précoce et tensions entre acteurs locaux	133
4.5.2.	Berne : le compromis d'un niveau institutionnel intermédiaire	137

4.5.3.	Clermont-Ferrand : deux maires socialistes en 50 ans.....	143
4.5.4.	Grenoble : deux échelles d'intercommunalités qui s'ignorent...	145
4.5.5.	Idées et doctrines globales.....	148
4.6.	Synthèse comparative des contextes et des trajectoires.....	152
4.7.	La matérialisation des politiques passées et les conditions de production d'accessibilités spécifiques	163
Chapitre 5	Les spécificités de la mobilité quotidienne : une analyse quantitative	166
5.1.	Résultats généraux	166
5.2.	Les spécificités de la mobilité des personnes de faibles revenus	171
5.3.	Les spécificités de la mobilité des familles monoparentales	173
5.4.	Les spécificités de la mobilité des personnes âgées.....	176
5.5.	Synthèse des analyses quantitatives : des accessibilités et des cultures de mobilité propres à chaque contexte	179
Chapitre 6	Analyse des entretiens qualitatifs.....	182
6.1.	Représentation illustrée du corpus d'entretiens, par groupe	182
6.1.1.	Répartition des personnes interrogées à Genève	183
6.1.2.	Répartition des personnes interrogées à Berne.....	184
6.1.3.	Répartition des personnes interrogées à Clermont-Ferrand.....	185
6.1.4.	Répartition des personnes interrogées à Grenoble	186
6.2.	Les handicaps de mobilité par population, d'après les résultats quantitatifs et qualitatifs	187
6.3.	Les caractéristiques de la mobilité quotidienne et de la vie dans l'agglomération.....	190
6.3.1.	La vie dans l'agglomération	219
6.3.1.1.	Les critères de choix ou de contraintes résidentiels	222
6.3.1.2.	Les alternatives résidentielles en situation de choix.....	224
6.3.1.3.	Le plaisir à se déplacer.....	225
6.3.2.	Les difficultés de mobilité spécifiques à chaque agglomération	227
6.3.2.1.	Les difficultés liées à l'usage de l'automobile	228
6.3.2.2.	Les difficultés liées à l'usage des transports publics	234
6.3.2.3.	Les difficultés liées à l'usage du vélo	253
6.3.2.4.	Les difficultés rencontrées à pied.....	257
6.3.3.	Les variations d'itinéraires	258
6.3.4.	Le temps de déplacement	260
6.3.5.	Les abonnements de transports publics.....	264
6.3.6.	L'aide à disposition et la répartition des tâches en matière de déplacements	267

6.3.7. La fréquentation du centre-ville	268
6.3.8. La gestion des difficultés et des imprévus	271
6.3.9. Le rapport à la voiture.....	278
6.4. Des discours et des adjectifs pour qualifier les modes de transport	280
6.5. Synthèse: compétences de mobilité et inégalités sociales.....	286
6.5.1. Une approche qualitative des compétences d'usage : les ressources mobilisées pour gérer les obstacles de la mobilité quotidienne	286
6.5.2. Les politiques de réduction de l'automobile et de développement de transports publics contre les inégalités ?.....	293
Conclusion Considérer le contexte local et les compétences d'usage : les possibles leviers des politiques publiques contre les inégalités sociales	298
Bibliographie	303
Curriculum vitae	319
Annexes	326

Chapitre 1 Introduction et question de recherche

Depuis quelques décennies en Europe, nous constatons que les politiques locales de transports urbains ont pour objectif, dans de nombreuses villes¹, de réduire l'utilisation de l'automobile alors que, parallèlement, la mobilité est devenue une ressource essentielle de l'insertion sociale. Les politiques de développement massif de réseaux de transports publics², qui visent entre autres à assurer cette mobilité, malgré les restrictions à l'encontre de l'automobile, ne suffisent néanmoins pas toujours à y répondre. Partant de cette idée à priori paradoxale, cette thèse a pour but de mettre en évidence le lien entre les comportements de mobilité quotidienne de populations vulnérables³ et les politiques de déplacements urbains qui ont été menées ces dernières décennies dans leur agglomération. Plus précisément, elle se saisit du double questionnement suivant : Comment la distribution spatiale des fonctions dans un territoire et les modalités de leur accessibilité influencent la capacité de mobilité des personnes ? Quelle politique de transport et d'aménagement du territoire produit quelles inégalités face à la mobilité ?

Pour traiter ces questions, nous avons choisi un dispositif comparatif entre des contextes différenciés : c'est ainsi que nous avons retenu comme terrains Berne et Genève en Suisse ainsi que Clermont-Ferrand et Grenoble en France, soit des agglomérations se caractérisant : d'une part, par des configurations urbaines diversifiées, en termes de densité, de compacité et de localisations ; et d'autre part par des accessibilités, en automobile, en transports publics, ou à pied, qui s'avèrent être très contrastées. De la même manière, il a été choisi de travailler sur trois populations spécifiques⁴ : les personnes de faible revenu, les actifs ayant

¹ C'est le cas de villes comme Strasbourg en France, avec une politique multimodale volontariste et la suppression du transit automobile au centre (Gallez et Kaufmann 2010) ; de Bâle en Suisse, agglomération trinationale qui se distingue par son réseau de transports publics, notamment de RER, et son taux d'utilisation remarquable (Kaufmann et al. 2006) ; ou encore les mesures de péage urbain telles qu'elles ont été appliquées à Londres (Orfeuill 2008).

² Bien souvent des réseaux de transports publics lourds, à l'image du tramway.

³ Ce choix méthodologique porté sur des populations vulnérables permet de nous pencher sur la mobilité en tant que ressource, entre autres, pour l'insertion sociale.

⁴ Nous reviendrons sur les raisons précises du choix de ces populations dans la partie consacrée à la méthodologie.

charge de famille monoparentale et les personnes âgées. Ces trois populations sont, pour des raisons différentes, particulièrement sensibles aux accessibilités, elles sont donc révélatrices d'obstacles à la mobilité quotidienne, rencontrés dans les différents contextes étudiés.

Ces questions seront abordées dans les six chapitres qui suivent :

D'abord, le chapitre 2 s'attache à faire un point théorique et à combiner les approches retenues pour cette thèse, à savoir l'évaluation des politiques publiques d'urbanisme et de transports, le potentiel de mobilité en tant que facteur de différenciation sociale et les inégalités sociales. Il se terminera par les hypothèses de recherche et les ingrédients qui permettront de les tester par la suite. Ces apports théoriques seront repris dans les analyses quantitatives et qualitatives, ainsi qu'en conclusion, en support des résultats obtenus à partir des terrains et des tests d'hypothèses.

Le chapitre 3 est essentiellement méthodologique. Il décrit le dispositif empirique combinant méthodes qualitatives et quantitatives, ainsi qu'une analyse secondaire de monographies portant sur les politiques de transports et d'urbanisme menées ces dernières décennies dans les quatre agglomérations. En ce qui concerne l'aspect qualitatif, nous expliquerons le choix du corpus d'entretiens, de la structure de la grille de questions et des trois groupes de population retenus, ainsi que la manière dont nous avons eu accès à ces contacts et le traitement logiciel de toutes les informations recueillies. L'aspect quantitatif, quant à lui, sera abordé par la description des bases de données qui ont été utilisées et des difficultés rencontrées, inhérentes à la comparaison de données entre deux pays distincts. Ces choix méthodologiques ont guidé la réalisation du travail de terrains et des analyses qui en sont issues.

Le chapitre 4 est consacré à l'analyse secondaire des contextes suisse et français des politiques d'urbanisme et de transports, puis des monographies de Genève, Berne, Clermont-Ferrand et Grenoble, sous divers aspects : le contexte local, les institutions, la répartition des compétences et les enjeux de mobilité. Ceci a pour but de comprendre quels sont les résultats des trajectoires étudiées dans chacune des agglomérations et comment se sont matérialisées les décisions des

politiques de ces dernières décennies. Cette matérialisation comprend notamment l'analyse des changements qui ont eu lieu en termes de coordination urbanisme-transports. Elle implique justement des mesures de restriction de l'usage automobile, du stationnement, ainsi que le développement des transports publics en parallèle au développement urbain. En ce sens, la mise en cohérence de ces deux domaines nous amène à réfléchir sur le paradoxe de la voiture à la fois indésirable et indispensable évoqué plus haut et sur la prise en compte des questions d'inégalités sociales dans ce type de politiques coordonnées. L'analyse des institutions, des jeux d'acteurs et des doctrines globales qui régissent ces politiques suivra et, en conclusion de ce chapitre, la première hypothèse pourra être testée.

Le chapitre 5 comprend les analyses statistiques secondaires réalisées à partir des enquêtes suisses et française. Il permet d'établir un état des lieux quantitatif descriptif de chaque agglomération, puis de fournir des informations plus détaillées sur les trois groupes de population et leurs pratiques de mobilité. Les hypothèses 2 et 3 pourront être partiellement testées à partir de ce chapitre. Cette approche quantitative apporte un éclairage complémentaire à celle qualitative qui suit, en ceci qu'elle permet d'identifier les cohérences ou les éventuelles contradictions entre les deux types de résultats.

L'analyse qualitative est au cœur du chapitre 6, qui présente d'abord une vision d'ensemble du corpus d'entretien et de sa répartition géographique, puis une représentation individuelle des caractéristiques de mobilité quotidienne des enquêtés. À partir de là, l'analyse se portera sur divers aspects abordés lors des entretiens, notamment la vie dans l'agglomération, les difficultés de mobilité auxquelles les personnes interrogées sont régulièrement confrontées, les ressources qu'elles mobilisent pour y répondre ou encore leur rapport à la voiture. Les hypothèses 2 et 3, basées notamment sur les compétences d'usage et le lien entre les obstacles de mobilité et la matérialisation des politiques menées, pourront alors être à nouveau testées, en clôture de ce chapitre.

Pour terminer, le chapitre 7 conclura en reprenant le lien entre politiques publiques, potentiel de mobilité et inégalités sociales, et l'apport

des méthodes combinées, quantitative et qualitative, pour le comprendre à partir des terrains réalisés.

Chapitre 2 Des approches combinées

Cette thèse croise plusieurs domaines de recherche dynamiques faisant l'objet de nombreux travaux récents, à savoir:

- L'évaluation des politiques publiques de transport et de développement territorial ;
- Le potentiel de mobilité, ou motilité, comme facteur de différenciation sociale ;
- Les inégalités sociales face à la mobilité.

2.1. Les politiques publiques de transport et de développement territorial

Si l'on s'intéresse aux politiques locales de transports urbains qui visent à réduire l'utilisation de l'automobile, nous remarquons qu'elles se heurtent souvent à de nombreuses difficultés dans leur application (Kaufmann et Pattaroni 2007). Parallèlement, la mobilité est devenue une ressource essentielle de l'insertion sociale et reconfigure la production des inégalités sociales. Relevons que depuis les années 1990⁵, les politiques visaient à réduire les inégalités d'accès à la mobilité et se concentraient pour l'essentiel sur les problèmes d'enclavement des quartiers pauvres, en créant de nouvelles possibilités de déplacements, à travers notamment des nouvelles lignes de transports publics (Fol 2009). Depuis la fin des années 1990 cependant, elles s'orientent plutôt vers des mesures d'aide à la mobilité individuelle, visant à favoriser l'insertion professionnelle⁶. La mobilité devient ainsi une ressource personnelle et un outil favorisant l'insertion professionnelle. La montée en puissance de la mobilité comme valeur en fait ainsi en même temps un vecteur d'inégalités. Hainard (2002) nous parle des inégalités dramatiques que produit la ville, à travers ses caractéristiques d'hyper-mobilité et de circulation extrêmement dense. Les groupes potentiellement les moins mobiles risquent alors la marginalisation (Orfeuil 2004, Pucher et Renne 2003).

⁵ En France en particulier.

⁶ Sur ce sujet, voir les travaux de Fol, notamment '*La mobilité des pauvres*' (Fol 2009) : en Grande-Bretagne, les politiques de *workfare* mettent l'accent sur les questions de mobilité. Elle a réalisé d'autres travaux de terrain en France et aux Etats-Unis notamment.

Aux Etats-Unis, les politiques qui visent à favoriser la mobilité sont très liées aux débats sur les effets de quartier, l'*underclass*⁷ (Wilson 1987) et le capital social (Putnam 2000), qui ont été repris en Europe dans les travaux sur la ségrégation et la pauvreté urbaine.

Si ces trois domaines font l'objet de recherches très stimulantes et innovantes, force est cependant de constater qu'ils ne dialoguent que peu, car ils sont enchâssés dans des traditions de recherche différentes. Dès lors, cette recherche vise à mettre en évidence le lien entre les comportements de mobilité quotidienne de populations vulnérables et les politiques de déplacements urbains. Plus précisément, elle propose le double questionnement suivant : (1) Comment la distribution spatiale des fonctions dans un territoire et les modalités de leur accessibilité influencent le potentiel de mobilité des personnes ? (2) Quelle politique de transport et d'aménagement du territoire produit quelles inégalités face à la mobilité ?

2.1.1. L'évaluation des politiques publiques

À travers toute l'Europe, les politiques urbaines de transports sont confrontées à un paradoxe majeur⁸ : d'une part l'automobile est profondément ancrée dans les modes de vie occidentaux, mais d'autre part la réduction des usages urbains de l'automobile est à l'agenda politique de très nombreuses villes et agglomérations européennes (Kaufmann 2003, Sheller et Urry 2000), cet objectif étant généralement soutenu par la majorité de la population des villes-centres (Mermoud et al. 2001). Une analyse des politiques de transports urbains montre que les réponses d'ingénierie des transports habituellement pratiquées en Europe ne permettent pas de dépasser ce paradoxe (Newman et Thornley 1996).

De nombreuses recherches montrent qu'un objectif de réduction de la circulation automobile ne peut pas être atteint uniquement par des mesures visant à décourager l'usage de la voiture (par augmentation des

⁷ Les travaux de Wilson (1987) portent notamment sur la formation d'une *underclass* qui se coupe de plus en plus du reste de la société. Elle est, entre autres, l'expression des effets de la montée du chômage. Toutefois, les débats sur l'*underclass* semblent avoir contribué à la vision négative des quartiers pauvres.

⁸ Voir aussi, à ce propos, Vincent (2010).

coûts ou par rationnement de l'espace) ou à développer l'offre de modes de transports alternatifs (Apel et Lehmbruck 1990, Brög et Erl 1996, Banister et al. 2000) :

- D'une part, la place de l'automobile dans les modes de vie urbains est fortement dépendante de l'organisation de l'espace (taille d'agglomération, densités, mixité des fonctions urbaines), de sorte qu'il semble illusoire ou peu pertinent d'attendre une modification durable des comportements de déplacement sans agir sur les conditions présidant à cette organisation (Newman et Kenworthy 1989, Dupuy 1999). Notamment, une politique foncière volontariste, destinée à structurer l'urbanisation autour des pôles d'échange du réseau de transports collectifs, éventuellement couplée à des incitations en matière de logement ou de localisation des entreprises, permet d'agir à la fois sur la demande de mobilité (en luttant contre l'allongement des distances parcourues dû à la dispersion des opportunités de déplacements) et sur son report modal (en amarrant l'urbanisation autour des gares).
- D'autre part, l'agencement urbain dépend lui-même de l'évolution des 'conditions de la mobilité' (Wiel 1999) : l'augmentation des vitesses de déplacement, qui permet aux ménages et aux entreprises d'élargir leurs choix de localisation en fonction de leurs aspirations et de leurs ressources financières, a favorisé l'accès aux opportunités foncières situées à la périphérie des agglomérations urbaines⁹ (Putnam 2000¹⁰). Ces mouvements non coordonnés d'étalement de l'habitat et de desserrement des activités s'accompagnent d'une spécialisation fonctionnelle croissante des espaces urbanisés, et d'inégalités sociales dans l'accès aux aménités urbaines (Armoogum et al. 1995 ; Wenglenski 2004).

La Suisse est un des pays européens où se pratiquent depuis une trentaine d'années, dans quelques agglomérations, des stratégies d'actions

⁹ Voir les exemples de recherches sur la ségrégation spatiale et les comportements de localisation résidentielle de certaines populations comme StadtLeben (Hesse et Scheiner 2009). Ils y confirment le rôle des modes de vie et des conditions sociales.

¹⁰ Putnam explique comment l'engagement dans la vie sociale a changé aux Etats-Unis et comment, entre autres aspects, la mobilité a été l'un des facteurs de ces changements.

coordonnant les transports et l'urbanisme. Ainsi, à Bâle, à Berne et à Zurich, ces politiques visent à réduire les utilisations urbaines de l'automobile en développant l'offre de transports collectifs, en structurant l'urbanisation autour de cette offre et en limitant l'accessibilité automobile aux villes-centres (Kaufmann 2008, Orfeuil 2008)¹¹. Pour les partisans d'une limitation de l'usage de l'automobile en ville, ces politiques font figure de références (Pharoah et Apel 1995 ; Brög et Erl 1996) au regard des chiffres de partage modal auxquelles sont associées ces politiques : les parts des transports publics dans ces agglomérations suisses alémaniques y sont nettement plus élevées que dans des agglomérations françaises ou allemandes de taille comparable.

L'exemple des grandes agglomérations de Suisse alémanique a été largement médiatisé par les milieux professionnels du transport urbain en Europe au titre de 'best practice'. Cette situation a favorisé l'exportation d'expertise ou de mesures s'inspirant du 'modèle suisse' (Kaufmann 2004). Pourtant, ces exportations n'obtiennent souvent pas les résultats escomptés, trop peu d'attention étant portée aux difficultés de transposition de ces politiques. Développer le modèle des villes suisses alémaniques suppose en effet une coordination poussée entre les politiques sectorielles relatives aux différents modes de transport et celles d'aménagement du territoire (Gallez et Maksim 2007). Or, une telle coordination nécessite un certain nombre d'ingrédients, qui vont du référentiel¹² aux procédures, en passant par un contexte morphologique pré-existant favorable (forte monocentralité de l'emploi, existence d'une étoile ferroviaire) et des lois cadres de coordination à incitation financière (loi cantonale) (Kaufmann et al. 2003).

¹¹ Les mesures prises sont parfois elles-mêmes en contradiction, comme l'explique Mondou (2006) avec, dans certains cas, la création de parkings souterrains en parallèle au développement de TCSP, ces parkings agissant comme de véritables 'aspirateurs' à voiture. Rocci (2010) questionne également les mesures contraignantes, mais aussi celles incitatives en vue d'un changement de mode de déplacement.

¹² Sur la notion de référentiel, voir notamment les travaux de Paulhiac (2010) *A la recherche d'un référentiel territorialisé : retour critique sur les fondements d'une analyse cognitive des politiques urbaines*. In : Maksim (2010) 'L'action publique face à la mobilité'. Dans cette thèse, nous l'utilisons au sens d'idées ou doctrines globales, termes repris d'ailleurs par la suite.

Les recherches menées dans le domaine de l'évaluation des politiques de transports et d'urbanisation¹³ montrent que les effets d'une mesure sont fortement contextualisés et dépendent de nombreux facteurs relevant des systèmes de localisations, des accessibilités préexistantes à la politique menée, mais aussi de l'enchâssement entre les modes de vie et l'utilisation des moyens de transport (Pattaroni et al. 2007).

2.1.2. Les politiques publiques en contradiction avec les logiques d'action des usagers ? L'évidence sociale de la voiture

Nous l'avons dit plus haut, la voiture devient de plus en plus indésirable au sein l'action publique, et la plupart des villes en Europe ont mis sa réduction à l'agenda politique, malgré des résultats mitigés.

Toutefois, les responsables de ces mesures oublient parfois de considérer qu'elle n'est pas qu'un système de transport, ni un simple moyen de parcourir une distance entre un point A et un point B (Urry 2006). Elle est aussi le reflet d'un mode de vie à part entière, voire une extension de soi. Ainsi, elle est volontiers anthropomorphisée, en lui donnant des noms, un âge, diverses caractéristiques (rebelle par exemple) (Sheller et Urry 2000).

Depuis sa démocratisation, la voiture a été longtemps considérée comme un marqueur de l'âge adulte, de citoyenneté, de liberté¹⁴ et parfois même comme la base de la sociabilité et des réseaux. Elle étend les possibilités de destinations, d'aller où l'on veut et donc de ce que les gens sont littéralement capables de faire. D'autres auteurs comme Bull (2004), nous rappellent les représentations initiales de la voiture lors de sa démocratisation et le rêve bourgeois de l'autonomie personnelle qui l'accompagne. Ainsi, avec elle, plus le monde extérieur est exclu, plus ce rêve semble se réaliser.

Elle s'apparente également à un lieu sécurisé d'habitat. C'est un lieu de confort et de plaisir qui compense ainsi les longs temps de trajet, les interminables retards et les embouteillages. Elle représente aussi bien un

¹³ Voir aussi Kaufmann et Pattaroni (2010) sur l'analyse des politiques de transport en France.

¹⁴ Cresswell (2004) nous rappelle toutefois que la mobilité, en général, n'a pas toujours été synonyme de liberté ou de citoyenneté.

lieu de sécurité, d'émotion (Sheller 2004, Löfgren 2008) et d'habitat (Urry 2006, 2007b), mais peut aussi être vue comme une extension même du corps. C'est ainsi que certains auteurs parlent d'une forme hybride homme-machine (notion de 'car-driver', Beckmann 2004), selon laquelle le corps de la voiture prolonge le corps humain. De son 'assemblage' avec le conducteur résulte une forme d'être social (Dant 2004). Or, ceux que Beckmann appelle les hybrides motiles ne sont ni des objets, ni des sujets et ni au repos, ni en mouvement.

Toutes ces représentations positives dont ce mode de déplacement fait l'objet et les modes de vie spécifiques qu'il engendre, fait de la voiture une sorte de standard dans la société. Dès lors, on recourt volontiers à des explications spontanées et presque automatiques pour justifier de son usage, à l'image de la notion 'd'histoires structurelles' de Freundedal-Pedersen¹⁵ (2009).

D'autre part, elle peut aussi représenter 'l'arme du pauvre' et, par extension, des personnes éprouvant des difficultés dans les mobilités quotidiennes en général, ceci lorsque les résultats des politiques menées et les accessibilités qui en résultent ne peuvent répondre aux besoins de mobilité quotidienne par les transports publics ou les modes doux (Le Breton 2005). Selon cette approche, les difficultés de mobilité maintiennent dans la précarité. Les pauvres sont alors pris dans un cercle vicieux : faire du surplace dans l'espace géographique les condamne à faire du surplace également dans l'espace social. Ainsi, la voiture peut être le rêve de nombreux 'insulaires', pour reprendre un terme du même auteur, qu'ils habitent en ville, en banlieue ou à la campagne. Les empêchements de mobilité réduisent leur accès au travail et à la formation. C'est toute la vie quotidienne qui devient complexe et, par là même, ralentie. Si la voiture est un outil de distinction sociale, le trait distinctif de la pauvreté serait justement de ne pas en posséder. Elle joue ainsi le rôle de puissant discriminant social. Être capable de conserver sa propre voiture permet de conjurer l'exclusion et de 'sauver la face'.

¹⁵ L'auteur donne les exemples du type 'Lorsqu'on a des enfants, on a besoin d'une voiture' ou encore 'On ne peut pas se fier aux transports publics, ils ont toujours du retard'.

Cette évidence sociale de la voiture a tendance à masquer le fait qu'une partie de la population en est dépourvue. Mais elle masque aussi le coût de son usage et de sa dépendance. Ce coût n'est pas seulement financier, il peut aussi être d'ordre social, familial par exemple (Fol 2009).

Dupuy (1999) montre que la voiture offre en principe à l'individu la possibilité de concevoir des parcours 'électifs' qui l'autorise à choisir ses commerces, les écoles, ses activités culturelles et sportives et jusqu'à son église. Ce n'est justement pas le cas pour les populations démunies qui, au contraire, font des usages de la voiture très 'sélectifs'.

Alors que dans certains cas, le recours à la voiture permet également d'alléger les contraintes de la vie quotidienne, Le Breton précise qu'elle n'élargit pas forcément pour autant le territoire accessible. La voiture dégradée et le manque de moyens financiers, font que les territoires de l'automobile du pauvre ne diffèrent pas forcément des territoires du piéton ou de l'utilisateur des transports publics. L'automobile n'est donc pas toujours un outil d'extension ou de diversification des territoires du proche et n'affranchit pas nécessairement de l'insularité.

Enfin, Boltanski et Chiapello (1999) ou d'autres auteurs comme Albertsen et Diken (2001), nous rappellent que la mobilité de l'un peut très bien s'appuyer sur l'immobilité de l'autre.

Comment mettre alors en pratique aujourd'hui des politiques de réduction de l'automobile et de planification des transports en tenant compte de ces différents aspects ? Böhm et al. (2006) déplorent le manque d'importance qui est accordé à l'automobilité, dans son sens fondamentalement politique, impliquant des relations de pouvoir. Les chercheurs, politiciens et planificateurs doivent travailler avec cette ambivalence de la voiture et donc reconnaître la possible ambiguïté de leurs propres concepts, stratégies et plans. Cela se traduit dans les écarts entre ce que font les usagers des différents systèmes de transports, et les planificateurs mêmes de ce système (Rajé 2007).

2.2. La capacité de mobilité, ou motilité, comme facteur de différenciation sociale

Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication se sont considérablement élargis ces dernières décennies, et cet élargissement a pour conséquence de permettre de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable (Beck 2006, Urry 2000). Au fur et à mesure de leur développement, ces possibilités multiples de combinaisons par la mobilité ont été largement pratiquées (Wittel 2001) du fait d'un certain nombre de changements structurels qui ne sont par ailleurs – et paradoxalement – pas toujours bien acceptés ou vécus¹⁶. Ils sont liés à la bi-activité au sein des ménages, la montée en puissance des activités de loisirs ou encore la précarisation et la flexibilisation de l'emploi (Schneider et al. 2002, Hofmeister 2003, Rémy 1996). Ces changements structurels nécessitent dès lors d'utiliser les potentiels de mobilité comme une ressource, afin par exemple de se localiser résidentiellement dans l'espace lorsque deux actifs d'un ménage ne travaillent pas dans la même agglomération (Holmes 2004, Walby 1997) ou lorsque l'on élit domicile dans différents endroits, à l'image de la notion de '*multilocal living*' (Hilti 2009), ou encore pour organiser des programmes d'activités quotidiens complexes (comprenant par exemple du travail, des loisirs, de l'accompagnement d'enfants), pour accéder au marché de l'emploi (Vandersmissen 2003) dans un contexte de montée du chômage et de multiplication des contrats à durée déterminée (Castel 2003¹⁷), et dans lequel les politiques considèrent les problèmes de capacité à se déplacer comme un obstacle à l'emploi (Fol 2009) ou enfin pour répondre à la demande croissante de déplacements professionnels que connaît le monde du travail (Le Breton 2008). Ainsi, ces changements n'affectent pas toute la population de la même manière (Ureta 2008, Le Breton 2008).

¹⁶ Déjà Elias en 1939 faisait état des difficultés d'un monde très mobile et qui change rapidement. Ces difficultés pousseraient à nous projeter dans un passé qui n'a jamais été et à nous y réfugier (Elias 1973 [1939]).

¹⁷ Castel fait état de ces formes particulières d'emploi comme les CDD, l'intérim, le travail à temps partiel ou les différentes formes d'emplois aidés.

Dès les années 1980, les hiérarchies statutaires sont remises en cause et la mobilité sociale s'exprime dorénavant au travers de projets toujours renouvelés (Boltanski et Chiapello, 1999). L'enjeu d'une carrière professionnelle ascendante a changé, il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à 'rebondir', à passer d'un projet à l'autre pour 'surfer' d'une position enviable à une autre dans un environnement changeant. Cette mobilité sociale horizontale¹⁸ correspond dès lors au déplacement d'un individu ou d'un objet social d'un groupe social à un autre, sans pour autant changer sa position verticalement (Morgan et al. 2006). Elle implique donc un changement de statut, mais pas un changement vertical de position dans l'échelle sociale, qu'il soit ascendant ou descendant, à l'image des deux types de mobilité que distingue Sorokin¹⁹. De ce fait, il s'agit moins de dénoncer les inégalités liées aux jeux de la reproduction des positions, que de relever les inégalités d'accès à la potentialité d'être mobile socialement. Ainsi, *(...) Dans un monde connexionniste, la mobilité, la capacité à se déplacer de façon autonome, non seulement dans l'espace géographique mais aussi entre les personnes ou encore dans des espaces mentaux, entre des idées, est une qualité essentielle des grands, en sorte que les petits s'y trouvent caractérisés d'abord par leur fixité (leur rigidité). Encore convient-il de ne pas attacher trop d'importance à la différence entre la mobilité proprement géographique ou spatiale et les autres formes de mobilité'* (Boltanski et Chiapello 1999, p. 445-446).

Cette sociologie met l'accent sur l'exploitation des immobiles par les mobiles, qui ne peuvent assurer leur mobilité que grâce à l'immobilité des autres : *'C'est la raison pour laquelle l'enracinement local, la fidélité et la stabilité constituent aujourd'hui, paradoxalement, des facteurs de précarité...'* (Boltanski et Chiapello 1999 : 449). Dans la même veine, certains chercheurs montrent que le potentiel de mobilité devient une nouvelle forme de capital (Urry 2007a²⁰, Kesselring 2005, Kaufmann

¹⁸ Par exemple, suite à des changements familiaux, tels qu'un divorce ou un mariage (Gallez et Kaufmann 2009)

¹⁹ Sorokin (1927), *Social Mobility*, cité notamment dans Kaufmann V. (2002) ou Ohnmacht et al. (2009).

²⁰ Urry (2007) parle de capital en réseaux ou *'network capital'*, comme une capacité à créer et entretenir les relations sociales.

2002, Bauman 2000). Au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel, les réseaux de relations au capital social, les résultats de ces travaux suggèrent que la capacité de mobilité des acteurs individuels devient essentielle dans la construction de la position sociale, et qu'il faut la considérer comme un capital à part entière, qu'on la nomme motilité (Kaufmann 2002, Kesselring 2006b) ou capital en réseau (Urry 2008). Les personnes peuvent en être faiblement ou fortement dotées, mais surtout elles peuvent en être dotés de différentes manières (Kaufmann et Flamm 2006, Manderscheid et Bergman 2008²¹). À ce propos, Bassand et al. (1985) nous parlent déjà de propension à la mobilité comme étant un concept uni- et multi-dimensionnel à partir de leurs études sur la mobilité et la sédentarité des Suisses. À la différence des capitaux culturel, économique et social qui concernent avant tout la position hiérarchique dans la structure sociale, la motilité renvoie aussi bien à la dimension verticale qu'à la dimension horizontale de la position sociale (Kaufmann et al. 2004). Non seulement le capital de mobilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales, mais il permet également de différencier des modes de vie à partir du rapport à l'espace et au temps (Montulet 1998, Kaufmann et Montulet 2004).

Les recherches menées sur la mobilité comme ressource suggèrent que les potentiels de mobilité dépendent des possibilités offertes par les systèmes techniques et de la capacité des personnes à se les approprier (Kaufmann et Flamm 2006). Ces potentiels ne seraient pas sans lien avec la distribution spatiale des fonctions urbaines et leur accessibilité, donc avec la matérialisation des politiques passées dans le territoire et les modes de vie, comme le suggèrent nos hypothèses de recherche.

Nous abordons à présent les trois composantes de la motilité, selon Kaufmann (2002) : les accès, les compétences et les projets, au regard des inégalités sociales.

²¹ Voir aussi le compte-rendu 'Formes urbaines et usages : quelles récurrences ?' (Maksim 2008).

2.2.1. Les inégalités d'accès

La question de l'accès se réfère à la gamme de possibilités en termes de mobilité en fonction d'un lieu, du temps ou d'autres contraintes, et peut notamment être influencée par les réseaux, les infrastructures à disposition et par là même les résultats des politiques publiques menées, comme nous le verrons avec nos quatre études de cas (l'accessibilité aux transports). Elle concerne donc les moyens de déplacements et de communication disponibles ainsi que les services et les équipements accessibles dans un contexte particulier (Kaufmann 2002). L'accès dépend aussi de la distribution spatiale de la population et des infrastructures dans les villes, qui donnent accès à une gamme variée de biens et services. Enfin, il dépend aussi de la propre position sociale (Ohnmacht et al. 2009). À noter que des recherches récentes, menées dans des pays en-dehors des contextes européens habituellement analysés dans ces domaines, se sont consacrées à ces questions d'accès au Guatemala, en Inde ou en Tanzanie entre autres. Elles mettent l'accent sur le rôle central de l'accès aux moyens de transports dans la réduction de la pauvreté (Ureta 2008).

2.2.2. Les inégalités de compétences

Être inventif et savoir jouer avec les règles du jeu est une compétence qui devient de plus en plus importante pour être mobile ou pour se déplacer, nous l'avons déjà mentionné. Ces compétences relèvent assez largement de capacités de programmation et d'improvisation dans l'agencement spatial et temporel des activités à court ou moyen terme (Kaufmann 2002). Dans ce contexte, les mauvais choix se paient par du stress, des conflits ou une précarité financière. C'est ainsi par exemple que Schneider et al. (2002) ont montré qu'une part importante des pendulaires de longue distance et des bi-résidentiels pour motif travail ayant charge de famille vivent mal cette situation qui occasionne du stress et de la fatigue, et fait augmenter la conflictualité au sein de leur couple. Dans bien des cas donc, une situation qui semblait séduisante au départ s'avère très difficile à gérer au quotidien sur le moyen terme. Les compétences en

matière de déplacements peuvent enfin être ‘l’arme du pauvre’²² et ainsi compenser des accès limités aux systèmes de communication et de transport par un faible revenu. Un jonglage avec les offres spéciales en matière de téléphonie mobile, les variations temporelles des prix des vols ‘low cost’ ou des TGV, les offres de vacances ‘last minute’, les offres spéciales de toutes sortes permettant de se déplacer à bas prix peuvent permettre de compenser un bas revenu en matière de motilité (Kaufmann 2008). Cela suppose à la fois une grande capacité d’anticipation et une forte réactivité.

2.2.3. Les inégalités liées aux projets

Se déplacer est souvent la concrétisation d’un projet (Kaufmann 2002, Canzler et al. 2008)²³, qui est l’un des problèmes auxquels se heurtent, par exemple, les politiques visant à offrir de très bons accès en matière de transports publics à des quartiers défavorisés. En effet, il devient alors facile de sortir du quartier, l’offre est là, performante, et souvent bon marché, mais pour aller où ? Pour réaliser quelles activités, quelles envies ? (Kaufmann 2008). De nombreuses recherches et enquêtes sur les populations pauvres ont montré à quel point il peut s’avérer difficile, pour certaines personnes, de ‘s’arracher’ de leur lieu de résidence pour déployer des projets impliquant des déplacements (Le Breton 2004 et 2005)²⁴. Cet aspect renvoie à l’idée de recherche d’une ‘bonne vie’, dans laquelle la mobilité jouerait un rôle essentiel²⁵. Par extension, la motilité est une forme d’expression de cette utopie de la liberté et du bonheur (Freudendal-Pedersen 2007). Les projets se réalisent – ou non – à partir des deux dimensions précédentes, les accès et les compétences, et

²² Pour reprendre le terme de Le Breton, utilisé précédemment.

²³ Cette dimension du projet est abordée dans Bassand et al. (1985) qui expliquent comment ils peuvent être liés à une carrière sociale et professionnelle, ou encore à des aspirations résidentielles.

²⁴ Le problème que cela pose est le caractère négatif que revêtent ainsi les territoires du proche, à une échelle locale. Ainsi, Lévy J.-P. (2009) nous parle de cantonnement dans un milieu local, à l’image d’une enclave sociale, d’autant que les ressources sont souvent dispersées sur le territoire. Le Breton (2004) parle du lien fort entre confinement territorial et confinement social.

²⁵ Et notamment l’automobilité, liée à l’idée de ‘bonne vie collective’, que Böhm et al. (2006) qualifient de contestable.

traduisent la manière dont on se les approprie, ce qui en est fait (Canzler et al. 2008) ou les stratégies développées à cet effet (Kesselring 2006a²⁶). Les possibilités et l'aptitude à les réaliser contribuent à la production des inégalités sociales²⁷.

2.3. Les inégalités sociales face à la mobilité

Deux des trois domaines de recherche qui nous intéressent ont été abordés jusqu'ici, à savoir les politiques publiques d'urbanisme et de transports et les travaux sur le potentiel de mobilité. À présent, ce sont les apports de la littérature sur les inégalités sociales que nous tentons de lier aux questions de mobilité, dans les deux sens²⁸ : nous partons de l'idée que les mobilités sont inégalement distribuées alors même que les inégalités les forment et les reforment. Dès lors, nous cherchons à comprendre à la fois comment les inégalités font et structurent les mobilités ; et comment les mobilités forment et structurent à leur tour les inégalités.

Avant d'y répondre, précisons encore que les travaux qui portent sur ces questions montrent en quoi certains groupes de personnes sont vulnérables dans ce domaine, tout particulièrement ceux que nous avons retenus pour cette recherche. L'exemple des actifs ayant charge de famille monoparentale illustre bien la complexité des arrangements entre les programmes d'activités de tous les membres de la famille (Flamm 2004b). La capacité variable à gérer les tensions spatio-temporelles engendre des inégalités sociales dans le sens où elle offre une mobilité et des accès au travail, aux proches, aux biens et aux services différenciés (Cass et al. 2005). Cet aspect nous renvoie aux manières dont les individus 'conduisent' leur vie, et notamment au courant de recherche sur la '*Alltägliche Lebensführung*'²⁹ (Voss 1991 et Jurczyk 1998³⁰). Les problèmes d'accès, notamment en termes de coûts, fait des personnes de

²⁶ Sur ce sujet, voir aussi le compte-rendu de Maksim (2008).

²⁷ Voir aussi Peters et al. (2010) sur la distinction entre les projets et les passages nécessaires à leur réalisation.

²⁸ Certains aspects se recoupent entre les sections, en particulier entre les notions de potentiel de mobilité et l'étude des inégalités sociales, car les secondes sont indissociables du premier.

²⁹ 'Conduite de la vie quotidienne'.

³⁰ Voir à ce sujet la thèse de Flamm (2004a).

faibles revenus un autre groupe vulnérable face à la mobilité. Selon Preston et Rajé (2007), la réduction des coûts de transport peut, entre autres, favoriser l'insertion sociale. Les questions d'inégalités sociales vont ainsi de pair avec les inégalités d'accès à la mobilité (Bacqué et Fol 2007). Le défaut de compétences ou leur inadéquation posent aussi problème dans l'organisation et la réalisation de la mobilité quotidienne (Kaufmann 2004, Schneider et al. 2002). Les personnes âgées sont elles aussi clairement concernées par ces défauts de compétences ou d'accès, en raison de la diminution des capacités physiques (Church et al. 2000).

D'autres ingrédients en rapport à la mobilité apportent leur lot d'inconvénients, c'est le cas par exemple des effets négatifs de l'usage automobile, comme la congestion, la pollution ou le bruit, qui sont inégalement répartis (Fotel 2006).

2.3.1. Parler d'inégalités sociales

Peu de thèmes ont été aussi centraux en sciences sociales que l'étude des inégalités et de la distribution des ressources sociales et économiques. Ces inégalités sont par ailleurs liées aux approches sur la stratification sociale, elle-même liée à la notion de classe. Trois points principaux doivent être soulignés à ce propos : premièrement, la distinction de classes sociales – comme nous rappellent les travaux de Marx sur sa théorie du conflit social (1990[1867]), bien qu'il ne fasse pas explicitement appel à cette notion ; deuxièmement, une autre tradition théorique importante est liée à l'évaluation subjective du statut ou du prestige (Blau et Duncan 1967); enfin, troisièmement, la stratification peut aussi se baser sur les liens entre les ressources et les réseaux sociaux, qui participent au positionnement social (Wassermann et Faust 1994, Stewart et al. 1980, Bergman et al. 2002). La stratification sociale n'est pas invariable dans le temps et dans l'espace. Ainsi, la structure sociale même comporte une forme de mobilité. Cette idée renvoie à l'image de la mobilité sociale de Sorokin (1927³¹), qui est celle d'un passage d'une position sociale à une autre. Par conséquent, il apparaît que la mobilité sociale se subdivise en

³¹ Sorokin (1927), *Social Mobility*, cité notamment dans Kaufmann V. (2002) ou Ohnmacht et al. (2009).

deux dimensions, l'une horizontale et l'autre, verticale, nous y reviendrons plus loin. Ces approches de la stratification sociale renvoient au positionnement des individus dans 'l'espace social'. Ainsi, cet 'espace social' implique au moins deux aspects : les différences socio-démographiques et socio-économiques (genre, âge, revenu, etc.) ; et l'espace des styles de vie, des attitudes, des opinions et des valeurs.

Dans *Mobilities and Inequality – Making Connections* (Ohnmacht et al. 2009), les questions de stratification sociale et d'ingéralités sociales sont interreliées, et se (re)produisent réciproquement. Les inégalités impliquent de considérer au moins deux niveaux, également liés entre eux : les inégalités d'ordre socio-économique, qui incluent la pauvreté, l'aide sociale, et la stratification sociale ; les inégalités politiques et culturelles, qui renvoient à des problématiques telles que la citoyenneté, la gouvernance et la justice sociale, et qui amènent à réfléchir aux questions d'identité multiculturelle et collective.

2.3.2. Parler de mobilités

Dans la littérature, les termes 'mobile' ou 'mobilité' recouvrent plusieurs aspects, ils peuvent notamment renvoyer à quelque chose qui est en mouvement ou 'capable' de se mouvoir, de se déplacer. Cet aspect est habituellement considéré sous un angle positif, signe de liberté³² ou représentant un capital en soi, à l'image du capital social, économique ou culturel des travaux de Bourdieu³³.

Il peut également se référer à la mobilité au sens de la sociologie classique, ascendante ou descendante, bref une mobilité sociale et verticale, comme nous venons de l'évoquer précédemment³⁴. Par ailleurs, les liens entre les déplacements physiques et la mobilité sociale sont étroits et complexes. En effet, être capable de se mouvoir physiquement ou

³² L'approche particulière de l'Ecole de Chicago montre qu'elle peut aussi être pensée comme un facteur de désorganisation ou de rupture de l'équilibre (Gallez et Kaufmann 2009).

³³ Voir notamment Bourdieu P. (1979), *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris : Ed. de Minuit

³⁴ Et qui rappelle son pendant, la mobilité de type horizontal, selon les deux types de mouvement de Sorokin (1927), explicités notamment dans Gallez et Kaufmann (2009) ou Ohnmacht et al. (2009).

virtuellement peut être une source de statut social et de pouvoir, et une expression du droit à la mobilité. Dès lors, lorsque le déplacement se fait sous contrainte, celui-ci peut générer des effets d'exclusion sociale.

La mobilité peut aussi être considérée sur le plus long terme, comme dans le cas des migrations ou d'autres types de mouvement géographique semi-permanent. Pour Urry (2007), il s'agit d'une manière 'horizontale' d'être en mouvement. Il distingue par ailleurs plusieurs formes de mobilité dans le monde contemporain (Urry 2008 et 2000) : la mobilité physique des personnes, comme pour le travail ou les loisirs ; le mouvement physique d'objets, comme les flux de biens économiques ou l'envoi de cadeaux ; la mobilité imaginaire, qui se réalise à travers les images de lieux et personnes se déplaçant ; la mobilité virtuelle ; enfin, celle liée aux communications, à travers des messages ou par téléphone. Ces différents types de mobilité sont liés entre eux. Ainsi, nous comprenons que le concept de mobilité peut se rapporter aussi bien à une échelle plus large de mouvements de personnes, objets, capitaux ou informations à travers le monde, qu'à des mouvements plus locaux comme les déplacements quotidiens de personnes, voire d'objets matériels (Hannam 2006).

De plus, la mobilité ne peut pas être détachée de son contraire, à savoir de la notion d'immobilité : selon des auteurs comme Albertsen et Diken (2001), la mobilité est vue comme relationnelle, paradoxale, et donc toujours liée à son opposé : l'immobilité. En d'autres termes, il n'y a pas d'accélération sans ralentissement, pas de 'liquéfaction' sans 'solidification' comme le dit Bauman (2000), mobilité et immobilité vont de pair et forment un duo que Beckmann appelle aussi la 'motilité' (2007). Penser la mobilité et son contraire, l'immobilité, signifie aussi considérer l'ensemble du dispositif de gestion des lieux et de leur agencement (Lévy 2004, Larsen et al. 2006).

Ce constat rappelle les débats dont parle notamment Jensen (2009) entre courants de pensées sédentaires et celles nomades. Cresswell (2006) va également dans ce sens en montrant à quel point une ligne de démarcation distingue, d'un côté, les théories d'une mobilité liée aux lieux, aux enracinements et à un certain ordre spatial ; de l'autre, une mobilité basée sur les notions de flux et de dynamiques.

La mobilité s'avère dès lors être un concept particulièrement ambivalent. Cette ambivalence s'illustre bien dans le cas de la notion d' 'automobilité' dont parle aussi Beckmann (2007). De nombreux auteurs ont montré que la voiture, en particulier, permet et empêche à la fois, individualise et intrègre, libère ses usagers et les contraint. Cette caractéristique unique de 'l'automobilité'³⁵ a amené certains auteurs à considérer la voiture comme une métaphore de la mobilité ou, pour reprendre les termes de Thrift (2005), comme un avatar de la mobilité.

2.3.3. Comment les inégalités font et structurent les mobilités ?

Si l'on se réfère à la notion de motilité, examinée plus haut, la littérature nous montre que la transformation de la capacité de mobilité en déplacements est fortement corrélée aux schémas d'inégalités aux plans financier, physique, organisationnel, spatial ou temporel³⁶ (Urry 2007a). Le fait que les individus soient plus ou moins dotés de ce capital de mobilité conduit à des opportunités différenciées et donc réparties de manière inégale en ce qui concerne l'organisation de la vie quotidienne et la réalisation de la mobilité sur le long terme. À cet égard, les formes classiques d'inégalités, socio-démographique ou économique notamment, conduisent donc à des accès – ou à l'exclusion – différenciés aux systèmes de mobilité. L'accès aux opportunités, aux services ou aux réseaux sociaux, par exemple, est par conséquent profondément marqué par ces distinctions (genre, âge, etc.).

2.3.4. Comment les mobilités forment et reforment à leur tour les inégalités ?

La mobilité peut conduire à son tour à des formes diverses d'inégalités (Mignot et Rosales-Montano 2006). C'est ce que montrent, par exemple, les travaux de Manderscheid et Bergman (2008) sur le lien entre les

³⁵ D'autres auteurs s'intéressent à cette notion d'automobilité. Par exemple, Featherstone (2005) nous explique qu'elle combine les termes 'autonomie' et 'mobilité', ou Urry (2006) considère 'auto' dans deux sens, celui du soi, comme dans le mot autobiographie, mais aussi celui des objets et des machines qui ont la capacité de mouvement, comme l'automobile.

³⁶ Ces composantes nous renvoient notamment aux trois populations retenues pour l'analyse empirique, présentant des vulnérabilités spécifiques dans ces domaines.

inégalités sociales et les demandes spatiales et de déplacement en Suisse. Pour Urry (2008), la mobilité forme et reforme la vie sociale, étant donné que l'interaction sociale même dépend de la capacité à être mobile par l'utilisation des moyens de transports et de communication. Ceci est d'autant plus valable dans un contexte où les réseaux sociaux sont de plus en plus dispersés spatialement (Ohnmacht et al. 2008). En effet, la capacité à rester en contact avec ses pairs (amis ou famille), permet de maintenir son propre capital social. Enfin, les attitudes, opinions et valeurs à l'égard des outils de mobilité tels que la voiture, le train, l'avion, le vélo, etc., peuvent également contribuer à ces différenciations. En effet, les préférences individuelles en la matière peuvent jouer un rôle distinctif dans la dimension horizontale de la position sociale (Hall 1999).

2.3.5. Le lien réciproque entre mobilité et inégalités sociales et ses conséquences

Certains auteurs déplorent que la complexité du lien réciproque qui unit mobilité et inégalités sociales ne soit pas suffisamment explorée (Manderscheid 2009, notamment). En effet, de nombreuses recherches se focalisent en particulier sur les questions d'accès aux transports (Lyons 2003). De manière générale, l'analyse de cette question conduit à définir l'exclusion liée à la mobilité comme un processus qui freine la participation à la vie économique, politique et sociale de la communauté en raison d'accessibilités réduites aux opportunités, services et réseaux sociaux (Kenyon et al. 2006). La mesure de l'exclusion due au manque d'accès aux divers systèmes de transports a été largement discutée. À cet égard, Macdonald et Grieco (2007) soulignent le besoin de trouver des variables et des méthodes adéquates permettant de mesurer les divers paramètres de l'exclusion liée aux transports. Church et al. (2000) nous disent que l'on peut détecter l'exclusion sociale dans sept catégories principales, qui sont interreliées : l'exclusion physique; l'exclusion géographique; l'exclusion par le manque d'équipements et de commodités; l'exclusion économique; l'exclusion due au temps ; l'exclusion par la peur; enfin, l'exclusion spatiale. Pour analyser l'insertion ou l'exclusion sociale, Macdonald et Grieco (2007) proposent d'asseoir l'analyse sur trois

dimensions principales : des mesures basées sur le lieu, à savoir les opportunités et les services situés dans l'environnement immédiat ; des mesures basées sur la catégorie sociale, telle que la stratification sociale au sein même d'une communauté donnée ; des mesures basées sur la personne, comme par exemple les besoins en déplacements de l'utilisateur de transports publics.

Au fond, la relation réciproque entre les mobilités et les inégalités peut être illustrée au mieux par la notion de motilité. En mettant l'accent sur la transformation des mobilités latentes en mobilités manifestes, nous pouvons comprendre comment l'accès ou les compétences peuvent être transformés en avantages et en pouvoir. Selon Kaufmann et al. (2004), ce capital peut être mobilisé et transformé en d'autres types de capitaux (économiques, ou sociaux par exemple). Il apporte des contributions originales dans le domaine de la recherche, en lien avec les inégalités sociales et le changement social.

Dans le même ordre d'idées, Manderscheid et Bergman (2008) insistent sur les apports du concept de motilité, en ceci qu'il éclaire le lien entre mobilités et inégalités sociales et notamment les trajectoires spatiales en lien avec la position spatiale et sociale.

Enfin, Kaufmann et Flamm (2006) affirment que : *'L'analyse sociologique aujourd'hui ne peut plus fonctionner sans une analyse approfondie du rôle de la mobilité dans l'intégration sociale et son implication en termes de différenciation sociale, ou même exclusion sociale'* (p.168).

Nous l'avons vu, la motilité peut être transformée en d'autres formes de capitaux, mais elle peut aussi bien s'enrichir à son tour de leur transformation. Cette approche théorique se révèle indispensable à la compréhension, par exemple, du fait que le potentiel de mobilité géographique soit un facteur important pour gagner en accès social et économique dans des situations telles que la délocalisation, suite à une offre d'emploi attractive. Les structures d'inégalités vont de pair avec l'accès, les compétences et l'appropriation de mobilités ou les projets d'une part alors que, dans certains contextes, cela peut conduire à la liberté de résister aux mobilités, d'autre part (Ohnmacht et al. 2009).

Les mobilités, aussi bien latentes que réalisées, sont distribuées inégalement au sein de la société, alors même que les inégalités engendrent et renforcent les mobilités. Par conséquent, les mobilités doivent être comprises aussi bien comme un résultat de, et un facteur qui contribue à la stratification sociale et aux inégalités sociales.

2.3.6. La mobilité à l'agenda de recherche des sciences sociales

L'importance croissante de la mobilité et de son intérêt de la part de la recherche en sociologie donne le sentiment que le monde entier est en mouvement (Sheller et Urry 2006). Pour l'illustrer, Urry (2007) nous explique qu'en 1800, aux États-Unis, on parcourait une cinquantaine de mètres par jour. Aujourd'hui ce sont près de 50 kilomètres quotidiens.

Néanmoins, le temps de trajet n'est pas pour autant beaucoup plus conséquent qu'auparavant, il avoisine en principe l'heure (Lyons 2003, Featherstone et al. 2005), mais l'on se déplace plus loin, et plus rapidement³⁷. La mobilité est ainsi devenue un concept clé pour caractériser les sociétés modernes. Sa signification et les changements qu'elle accompagne ou provoque est analysée par de nombreux auteurs, sous différents angles, notamment Urry (2000) et son lien avec l'affaiblissement des structures sociales et spatiales ; Bauman (2000) et ses apports sur la notion de société liquide et de modernité liquide³⁸ ; Castells (1998) et ses théories sur l'espace des lieux et l'espace des flux ; Kaufmann (2002) et son concept de motilité, Ascher (1995) qui nous dit que les sociétés se construisent autour des mobilités ; Kesselring (2006b) et ses analyses sur ce qu'il nomme la société mobile du risque³⁹ ; ou encore Cresswell (2004) qui justement déplore le manque d'attention longtemps accordé aux mobilités de la part des géographes et des sciences sociales. Nous pourrions en citer de nombreux autres, tant ces questions alimentent les débats théoriques.

³⁷ Laurier (2008) précise cependant que le temps consacré à se déplacer dans une voiture croît, et qu'il ne devrait pas être négligé.

³⁸ Sur ces questions, voir aussi Larsen et Jacobsen (2009).

³⁹ Sur la société du risque : Beck (2001).

Les recherches récentes à ce sujet mettent en évidence le '*mobility turn*' décrit par Urry, à partir duquel il s'agit de mettre l'accent sur une sociologie du mouvement, de la mobilité⁴⁰, plutôt que d'un ordre social structuré et statique. Cette approche intègre aussi l'analyse des façons dont les personnes ressentent et vivent leur mobilité, comment elles agissent dans ce domaine, et le rapport qu'elles entretiennent avec des objets comme la voiture, par exemple : le déplacement est une expérience qui va au-delà du trajet d'un point à un autre, avec des activités qui se déroulent à destination, mais également pendant le déplacement même. La mobilité peut revêtir à la fois un caractère coercitif et flexible (Urry 2006). Le plaisir de voyager ou de se mouvoir doit dès lors aussi être considéré.

L'approche du '*mobility turn*' propose également un nouveau paradigme de la mobilité qui est inter- (voire post-) disciplinaire, et non pas propre à la sociologie uniquement⁴¹. Penser et analyser à travers les 'lunettes' de la mobilité produit une analyse et une science sociale bien distincte. Ce constat nous rappelle qu'il s'agit de dépasser une sociologie dite 'immobile', qui ne considère pas ou peu les mouvements, les déplacements et les communications, ainsi que leur organisation politique, économique et sociale. Déjà Simmel avait développé une sorte de paradigme de la mobilité à travers ses analyses de la proximité, de la distance et des déplacements dans les villes modernes (dans Jensen, 2006⁴²) et du besoin de 'connexion' auquel répond la construction et la mise en place de chemins et de routes. Il distinguait également diverses formes de mobilité, diverses structures sociales et spatiales de la mobilité.

Ce nouveau paradigme vise à développer une analyse des différentes mobilités et de ce que Urry appelle les 'systèmes de mobilité'. Ces systèmes rendent le mouvement possible, et permettent de le réaliser de façon relativement prévisible, sûre et répétée. Ils peuvent être

⁴⁰ Dans le *British Journal of Sociology* en 2000, Urry y projette déjà d'étudier et comprendre la nature du lien social à travers la diversification croissante des mobilités (Urry 2000b).

⁴¹ Bourdin (2005) est d'avis que la naissance d'un domaine sociologique spécialisé, à ce sujet, ne se justifie pas.

⁴² Jensen, O. B. (2006) *Facework, Flow and the City. Simmel, Goffman and Mobility in the Contemporary City*, *Mobilities*, Vol. 2, No. 2, July 2006, pp. 143-165

représentés par les approvisionnements en pétrole, les systèmes de sécurité, les horaires, etc. Auparavant, ils étaient tout autres : marche, déplacements à cheval, etc., mais le 20^{ème} siècle a connu un développement massif des systèmes de mobilité, notamment le système automobile, de téléphonie mobile, d'aviation ou d'informatique. Par la suite, ces systèmes se sont modifiés progressivement dans leurs caractéristiques : ils sont devenus plus complexes, interdépendants (entre différents systèmes), dépendants à l'informatique, mais aussi plus vulnérables. En bref, ces systèmes offrent les moyens d'agencer et de réagencer la vie sociale aussi bien que professionnelle. Ils mettent en lumière une contradiction actuelle, à savoir le sentiment d'une grande liberté – du moins pour certains – et à la fois une forte dépendance à ces systèmes.

Dans notre cas, l'idéologie de la mobilité, et bien souvent son injonction, doit être confrontée aux populations qui en sont dépourvues ou faiblement dotées, justement à l'image de nos trois populations retenues. Les lieux dans lesquels nous avons à faire sont de plus en plus éloignés les uns des autres et c'est dans l'univers de la mobilité que les sociétés semblent façonner aujourd'hui leurs nouveaux héros : le touriste et le cadre international, et ses lieux cultes : l'aéroport et l'autoroute, et son système d'objets : Internet et la voiture (Le Breton 2008).

La mobilité est à la fois une liberté et une obligation : c'est une norme sociale, et comme toute norme, elle produit ses 'déviant' (Le Breton 2004). Auparavant, les bassins d'emplois se superposaient aux bassins de vie et dans cette configuration, les besoins de mobilité étaient réduits. À présent, les actifs doivent aller chercher l'emploi là où il se trouve. Leurs situations professionnelles et sociales dépendent donc de cette capacité de mobilité, alors que la double fragmentation des territoires et du travail est source de précarisation.

2.3.7. Exclusion sociale et accès : l'exemple des transport studies

Dans la littérature scientifique et notamment dans les études transports, la question des inégalités face à la mobilité est souvent rabattue sur la question de l'accès (Martinelli et al. 2000). Dans cette optique, l'inégalité

d'accès opère notamment par le prix et le temps. On trouve dans ce registre les phénomènes d'assignation territoriale largement abordés par les travaux sur les banlieues qui montrent que parmi les ménages économiquement les moins dotés (Gonzalez 2006, Pans et Vriend 2007), nombreux sont ceux qui souhaiteraient vivre dans un autre contexte. Ces résultats convergent également avec les travaux sur la dépendance automobile chez les ménages pauvres (Dupuy 1999, Power 2001, Chevallier 2002), qui montrent que le non accès à l'automobile limite fortement les programmes d'activités de la vie quotidienne. Pourtant, nous l'avons dit, les inégalités face à la mobilité relèvent aussi de deux autres aspects, tout aussi centraux, mais généralement négligés : les compétences et les projets (Canzler et al., 2008). Certains déplorent que les études transports soient trop marquées par l'analyse des changements des systèmes de transports, et donc par un certain déterminisme technologique (Urry 2007).

Nous abordons à présent les débats théoriques qui ont eu cours sur les définitions de l'exclusion sociale et de l'accessibilité basée sur les transports. Selon Lyons (2003), la question de l'exclusion sociale a été significative mais malgré tout relativement mineure à l'agenda de recherche des transports studies. Dans l'ensemble, l'exclusion sociale est un concept à plusieurs niveaux, qui a conduit à élaborer de nombreuses définitions au sein de ce champ de recherche.

L'une de ces définitions, proposée par Kenyon et al. (2006) définit l'exclusion liée à la mobilité comme 'le processus par lequel les gens sont empêchés de participer à la vie économique, politique et sociale de la communauté en raison des accessibilités réduites aux opportunités, services et réseaux sociaux, dues en partie ou entièrement à une mobilité insuffisante dans une société et un environnement construits autour de la supposition d'une grande mobilité'. Dans cette approche, l'exclusion sociale est considérée comme un manque d'accessibilité, qui entrave la participation sociale et l'accès aux biens et services. De manière générale, la notion d'accessibilité est considérée dans la science des transports comme une mesure basée sur la destination et qui informe aussi bien sur la connexion du lieu aux divers moyens de transports que sur l'attractivité

même de ce lieu en termes d'opportunités (Ben-Akiva et Lerman 1985). Mais, comme nous l'avons dit précédemment, l'accessibilité ne doit pas seulement être considérée comme une mesure basée sur le lieu, elle peut justement aussi être discutée au moyen de la notion de motilité.

D'autres chercheurs se sont attachés à identifier des moyens de détection et de mesure de l'exclusion sociale et de l'accessibilité basées sur les transports. Pour détecter l'exclusion due à un système de transports lacunaire, diverses mesures ont été discutées dans les débats récents.

Selon Grieco (2006), il y a un besoin évident de disposer variables adéquates et mesurables pour identifier les paramètres d'exclusion liée aux problèmes de transports. À ce jour, les approches suivantes ont mis l'accent sur l'analyse de la détection et des mesures de l'exclusion sociale et de l'accessibilité, basées sur les transports.

Church et al. (2000) nous disent que l'exclusion sociale peut être détectée dans sept catégories principales⁴³: premièrement une exclusion physique, à l'image du handicap physique (Kitchin 1998) ou des personnes âgées. Deuxièmement, l'exclusion géographique, qui signifie l'inaccessibilité des périphéries, car peu connectées aux services de transports publics. Troisièmement, l'exclusion des équipements et des commodités, par exemple due à l'absence de bus scolaires vers la prochaine école secondaire en région rurale. Quatrièmement, l'exclusion économique, à l'image des personnes de faibles revenus qui ne peuvent pas se permettre de maintenir leurs contacts, spatialement distants. Cinquièmement, l'exclusion basée sur le temps, par exemple le manque de temps pour surmonter la distance peut représenter un problème, notamment pour les couples dans lesquels les deux personnes sont actives professionnellement, mais travaillent et vivent dans des villes différentes. Sixièmement, l'exclusion par la crainte, par exemple le refus d'utiliser les transports publics en raison de la crainte de la présence d'autres personnes. Enfin, l'exclusion par l'espace, par exemple l'incapacité à obtenir un visa pour voyager dans des pays spécifiques. Ces dimensions sont toutes plus ou moins interreliées.

⁴³ Voir plus haut, le point 2.3.5, pour la mention de ces sept catégories.

Pour analyser l'insertion ou l'exclusion sociale, Grieco (2006) propose trois principales dimensions, déjà mentionnées plus haut: premièrement, des mesures basées sur le lieu, comme les opportunités et les services dans l'environnement immédiat d'une personne. Deuxièmement, les mesures basées sur la catégorie sociale, telle que la stratification sociale au sein d'une communauté, qui donne des indications telles que les besoins sociaux. Troisièmement, les mesures basées sur la personne, comme les besoins en trajets d'un usager des transports publics.

Church et al. (2000) se montrent quelque peu critiques à l'égard de certaines statistiques officielles, qui par exemple considèrent la possession d'une voiture comme un moyen de mesurer la pauvreté. En réalité, son absence n'implique pas toujours que le foyer est pauvre, du moins pas dans les aires urbaines denses bénéficiant d'infrastructures de transports publics étendues et de peu de possibilités de stationnement.

À ce jour, la recherche dans le domaine des transports a pu mettre l'accent sur divers effets d'inégalités en rapport avec les comportements de déplacements, dans le but d'indiquer la présence d'effets d'exclusion sociale (Witter et Maksim 2010). Pour l'illustrer, nous pouvons mentionner les résultats empiriques d'études allemandes, suisses et britanniques. L'enquête transport de 2002 sur la mobilité en Allemagne révèle une relation forte entre le volume de trafic et des indicateurs sociaux tels que le revenu, le statut d'emploi, la qualité de la zone résidentielle, et le niveau d'éducation. De plus, il apparaît que les femmes voyagent moins, mais réalisent des trajets plus complexes en raison des obligations familiales, professionnelles et d'achats (Kunert et al. 2004). Ces résultats sur la connexion entre le revenu et les déplacements sont en accord avec ceux du microrecensement suisse de 2005 (ARE/OFS 2007). En ce qui concerne la Grande-Bretagne, le rapport de recherche '*Making the Connections : Transport and Social Exclusion*' (Social Exclusion Unit, 2002) révèle des résultats similaires en termes de revenus, comme facteur influençant les déplacements. D'autres thèmes ont été étudiés depuis longtemps au sein des *transport studies*, à l'image des questions de l'accessibilité à l'emploi et aux services urbains, comme outils de mesure de la qualité de la vie urbaine.

Enfin, dans ses travaux, Fotel (2006)⁴⁴ souligne la contribution de l'automobilité aux processus d'inégalité. Elle nous dit que l'impact des effets négatifs de l'usage de la voiture, comme la congestion, la pollution ou le bruit, sont socialement distribués, et ceci de manière inégale. En bref, à ses yeux, les structures urbaines d'inégalités ont un véritable effet dans la matérialisation de la mobilité sur la sphère sociale.

Malgré tous ces travaux, il semble qu'il demeure un écart entre les usagers des différents systèmes de transports, notamment le caractère local de leur expérience vécue, et les approches des planificateurs de ces systèmes aussi bien que des visions plus générales des politiques de transport (Rajé 2007⁴⁵).

2.3.8. Une dimension souvent négligée : les ressources de proximité

Au vu des apports théoriques précédents, mais surtout de l'évaluation des politiques publiques d'urbanisme et de transports, nous remarquons que la dimension de proximité est souvent négligée. Néanmoins, des travaux sur les ressources de proximité sont consacrés aux ménages pauvres – essentiellement – et en ceci, concernent l'une des trois populations que nous avons retenues. En effet, les ménages pauvres se caractérisent par des pratiques très locales et l'importance accordée aux réseaux sociaux, qui facilitent l'accès aux services et à l'entraide (Bonvalet et al. 1999, Coutard, Dupy et Fol 2002 et 2004).

Alors que pour ces populations, la mobilité représente un coût, les politiques devraient tenir compte du fait que la proximité, à l'inverse, est une ressource importante. Or, pour les moins qualifiés, un emploi éloigné n'augmente pas le salaire (Ong et Blumenberg 1998). Au contraire, la proximité réduit les coûts et tend à améliorer les revenus des travailleurs pauvres. Ainsi, l'espace résidentiel est capable de fournir de nombreuses ressources et l'accès aux réseaux de solidarité, notamment familiale, favorise ces pratiques de proximité (Coutard et al. 2002). La proximité

⁴⁴ Déjà mentionnée plus haut, à ce propos.

⁴⁵ Rajé (2007) insiste également sur les méthodologies en transport, qui ont tendance à sous-estimer les questions des obstacles à la mobilité, en donnant l'exemple des routines de la vie quotidienne en Grande-Bretagne.

pose, parallèlement, la question de la densité et de l'étalement urbain, qui réduit ce type de pratiques et en ce sens, présente un impact sur l'exclusion sociale. Cela a été montré notamment en Grande-Bretagne (Power 2001), où il a été conclu que les densités actuelles ne sont pas capables de maintenir les bus, les magasins, banques ou écoles à une distance qui puisse se parcourir à pied. C'est pourquoi, entre autres raisons, le recours à l'automobile est devenue nécessaire. Selon Power (2001), rien ne contribue plus à protéger les gens de l'exclusion sociale liée aux transports – pour des raisons financières – qu'une plus forte densité urbaine.

À ce stade de la recherche et de l'état de l'art, nous pouvons considérer que les ressources de proximité présentent tout aussi bien de l'intérêt pour les deux autres populations qui nous intéressent, les personnes âgées et les familles monoparentales. Nous y reviendrons après les analyses qualitatives. Ces dernières abordent les questions de l'attachement local, des réseaux sociaux et, par extension, des aides dont les personnes interrogées disposent – ou des stratégies auxquelles elles recourent – pour répondre aux problèmes de leur mobilité quotidienne⁴⁶.

Avant d'aborder les hypothèses, nous insistons sur l'idée que la mise en évidence du lien entre transports et insertion/exclusion sociale apporte des informations utiles et nécessaires aux prises de décisions au sein de l'action publique. À ce titre, Adey (2010) nous rappelle les significations idéologiques et les relations de pouvoir sous-jacentes à ces prises de décisions politiques, lorsqu'il s'agit de mobilité.

Les trois domaines de recherche qui sont discutés ici, sur l'évaluation des politiques publiques, la notion de motilité et les inégalités sociales, se retrouvent et se recoupent dans les hypothèses de recherche. Elles les lient de façon à réaliser le travail de terrain en évitant de les considérer de manière distincte.

⁴⁶ Voir le point 6.3.6. consacré à ce sujet.

2.4. Hypothèses de recherche

Compte tenu de l'état de l'art, l'objectif de cette thèse est d'analyser comment la distribution spatiale des fonctions dans un territoire et les modalités de leur accessibilité influencent, d'une part, le potentiel de mobilité des personnes et, d'autre part, la production des inégalités sociales face à la mobilité. Dès lors, nous proposons de tester les trois hypothèses suivantes :

H1 : La matérialisation de l'action publique passée en matière de densité et de distribution spatiale des fonctions urbaines produit des conditions d'accessibilité spécifiques à chaque agglomération en matière de mobilité quotidienne [en termes d'efficacité des moyens de transports et d'enchaînements possibles d'activités au cours de la journée par ces différents moyens de transport en particulier].

H2 : Les spécificités des accessibilités offertes par les moyens de transports dans chaque contexte conduisent les personnes à développer des compétences d'usage singulières. Ces compétences fondent des cultures de la mobilité propres à chaque contexte. Celles-ci s'imposent comme des normes dans l'utilisation des moyens de transport, et agissent par ce biais sur les politiques publiques en marquant leurs référentiels⁴⁷.

H3 : Les obstacles et difficultés rencontrés par les trois populations vulnérables dans leurs déplacements quotidiens dépendent des caractéristiques de l'accessibilité offerte par les différents moyens de transport dans chaque contexte étudié. Ces obstacles et difficultés ne sont pas nécessairement amoindris dans les agglomérations où ont été menées des politiques visant à promouvoir l'utilisation des transports publics et de la marche et à restreindre l'utilisation de l'automobile.

Les trois hypothèses seront testées de la façon suivante, et au moyen du dispositif décrit dans le chapitre 3, consacré à la méthodologie :

L'hypothèse H1 sera avant tout testée sur la base des monographies de chaque agglomération, qui fournissent une analyse des résultats des politiques publiques qui y ont été menées. Les statistiques descriptives

⁴⁷ Dans cette thèse, nous utilisons cette notion au sens d'idées ou doctrines globales.

que comportent ces monographies, notamment sur la localisation des emplois, les densités humaines, la quantité d'offre de transports publics, etc., apporteront quelques éléments supplémentaires sur les impacts de ces politiques. L'analyse de ces impacts se fera également au moyen des traitements statistiques réalisés dans le chapitre 5.

Pour tester l'hypothèse H2, les analyses secondaires de données statistiques, que nous venons de mentionner, fourniront des éléments descriptifs sur la dimension de l'accès et des compétences. Pour comprendre les dimensions de la motilité et comment elles sont influencées par les politiques menées, nous aurons recours à l'analyse de contenu des entretiens qualitatifs.

L'hypothèse H3 sera essentiellement testée sur la base de l'analyse de contenu des entretiens qualitatifs menés auprès des trois populations. À cet effet, la grille d'entretien met en particulier l'accent sur les obstacles rencontrés et leur lien éventuel avec les résultats des politiques menées dans chaque agglomération.

Les quatre agglomérations qui font l'objet du travail de terrain ont été sélectionnées précisément pour être en mesure de répondre au mieux à ces questionnements. Les politiques qui y ont été menées dans les domaines de l'aménagement et des déplacements ont eu des effets très contrastés sur le territoire et les accessibilités, et même lorsque les manières de faire et de penser sont similaires, celles-ci correspondent à des périodes différentes de la trajectoire. C'est cette variété et ces contrastes qui aideront au test de l'hypothèse H1. En outre, cela favorise l'analyse du lien entre les compétences d'usage que les enquêtés développent et le contexte dans lequel elles s'insèrent, comme le suppose l'hypothèse H2. Le choix des trois populations s'est justifié par leur vulnérabilité en termes de mobilité, et en particulier en rapport avec les trois composantes de la motilité. En effet, chacune se distingue par une sensibilité accrue aux accès, aux compétences ou aux projets en raison de leur handicap particulier : en termes de tensions matérielles pour les personnes de faible revenu, de gestion de l'espace et du temps pour les actifs ayant charge de famille monoparentale, ou encore physique pour les

personnes âgées. Ces difficultés sont au cœur des hypothèses H2 et H3. Le chapitre suivant revient en détails sur les choix méthodologiques.

Chapitre 3 Méthodologie

Ce chapitre vient justifier les choix méthodologiques de cette thèse et le dispositif mixte mêlant approches quantitatives et qualitatives. Après avoir expliqué la façon dont ont été sélectionnées les quatre agglomérations, nous aborderons les entretiens qualitatifs en justifiant la composition du corpus, le nombre de personnes interrogées, l'accès aux trois populations, la structure de la grille de questions, le déroulement des entretiens et le type de traitement des données ainsi récoltées. Par la suite, nous décrirons la base de données quantitative sur laquelle nous avons choisi de travailler ainsi que la méthode de traitement et les difficultés inhérentes à une comparaison statistique entre deux pays et donc deux types d'enquêtes distincts.

3.1. Un dispositif empirique combinant entretiens qualitatifs et analyses quantitatives

Trois investigations complémentaires, qui mêlent qualitatif et quantitatif, serviront aux analyses. Il s'agit plus précisément de combiner des approches qualitatives de la mobilité et de la vie quotidiennes – à travers les entretiens – l'analyse temporelle des politiques publiques, ainsi que l'analyse secondaire d'enquêtes de mobilité. Ce dernier type d'investigation a pour objectif d'informer le matériau qualitatif recueilli, en permettant le repérage quantitatif descriptif des comportements de mobilité quotidienne des trois populations retenues.

3.2. Analyse monographique secondaire des trajectoires de politiques de transports et d'urbanisme

Le choix des agglomérations a été effectué sur la base de travaux de recherches antérieurs, en particulier la recherche du programme Développement Urbain Durable *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises* (Gallez et al. 2010), l'ouvrage intitulé *Coordonner transports et urbanisme* (Kaufmann et al. 2003) pour Berne et Genève, la recherche FNRS division 1 *Réseaux techniques et changement social : les*

politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ? (subside n° 100012-108302, Kaufmann et Maksim, 2009), les résultats d'une recherche sur le poids des politiques publiques passées, intitulée *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations'* (Kaufmann et al. 2006) et publiés, entre autres, dans deux articles : *'Entre reproduction, innovation et contingence : infléchir une trajectoire urbaine. L'exemple des politiques locales de transports et d'urbanisme'* (Pflieger et al. 2007) et *'Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transports et d'urbanisme'* (Pflieger et al. 2008) en ce qui concerne les agglomérations de Clermont-Ferrand et Grenoble.

La recherche *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations'* (Kaufmann et al. 2006) et le rapport de recherche *'Réseaux techniques et changement social : les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?* (FNRS division 1, Kaufmann et Maksim, 2009), nous ont fourni la base du matériau nécessaire à plusieurs points qui suivent : la description des contextes institutionnels nationaux et les analyses de contextes locaux de Clermont-Ferrand et Grenoble. Celles qui suivent ne sont en revanche plus issues de ces travaux.

Sur la base des documents de planification disponibles, des études menées sur les agglomérations retenues, d'entretiens avec les acteurs locaux ainsi que les données récoltées dans le cadre de ces recherches, nous avons pu élaborer quatre monographies contextuelles retraçant les trajectoires des politiques de transports et d'urbanisme et la manière dont elles se sont matérialisées en termes d'environnement construit et d'infrastructures.

3.3. Une recherche comparative : quatre agglomérations et trois types de population

Pour tester ces hypothèses, nous avons retenu un dispositif comparatif entre des situations contrastées, constitué des agglomérations de Berne et Genève en Suisse, ainsi que Clermont-Ferrand et Grenoble en France.

Ces agglomérations se caractérisent par des configurations urbaines très différentes en termes de densité, de compacité et de localisations, ainsi que des offres de transports spécifiques. Il en résulte des accessibilités contrastées, qui sont le résultat des politiques publiques menées en matière de transports et d'aménagement du territoire.

Genève se caractérise par une forte densité, une multipolarité en matière d'habitat et d'emploi à l'échelle transfrontalière, des accessibilités multimodales (en automobile et en transports publics) au centre, tournées vers l'automobile à l'extérieur. L'agglomération cumule également les contraintes topographiques, une croissance démographique galopante, une complexité administrative due aux frontières nationales et cantonales et à des oppositions successives aux projets proposés depuis lors. Ce sont des votations dans les années 1980 en faveur du développement massif du réseau de transports publics qui ont permis son redéploiement. Elles font suite à une prise de conscience des nuisances du trafic automobile, qui tendait vers l'asphyxie. Le redéploiement du réseau de transports en commun s'est pourtant fait dans le sens d'une double accessibilité au centre en automobile et en transports publics. Actuellement, Genève vit une autre rupture majeure dans sa politique de transports et d'aménagement du territoire : l'ouverture à la France, conséquence d'une véritable prise en compte du territoire transfrontalier de l'agglomération (Kaufmann et Joye 1998, Gallez et Maksim 2007, Gallez et al. 2010).

Berne est une agglomération compacte, monocentrée, aux accessibilités tournées vers les transports publics. Ces caractéristiques sont largement le reflet de la précocité des changements dans les manières de faire et de penser la coordination transports-urbanisme. Cette précocité a également été favorisée par d'autres ingrédients comme la conservation des trois lignes principales du réseau de tramway, formant ensemble sa colonne vertébrale, la présence d'un contournement autoroutier – partiel – qui a permis d'éviter en grande partie l'asphyxie du centre ville que d'autres agglomérations ont connu, la politique de stationnement restrictive appliquée depuis près de vingt ans, ou encore la grande attention qui a été portée à l'attractivité des transports en commun. Enfin, Berne a été pionnière dans la mise en place de mesures telles que la généralisation de

la vitesse autorisée à 50 km/h, les zones à 30 km/h, les pistes cyclables ou encore le système de macarons dans le domaine du stationnement (Gallez et al. 2010, Kaufmann et al. 2003).

Clermont-Ferrand se caractérise par une faible densité, un étalement urbain marqué et des accessibilités tournées vers l'automobile au centre aussi bien que dans les couronnes périurbaines. Cette agglomération est caractéristique du projet urbanistique d'Après-guerre en France, centré sur deux politiques sectorielles : le logement – notamment à travers les politiques de logement social et ses cités Michelin – et les infrastructures routières. Cet idéal infrastructurel est alimenté par un régime politique et institutionnel stable (deux maires, tous deux socialistes, entre 1945 et 1997). À travers sa politique de logement social, la ville tente de se prémunir de tout risque de gentrification au centre, ce qui aura pour conséquence la concentration progressive des catégories aisées et moyennes aux marges de la ville. À Clermont-Ferrand, le centre, fonctionnel mais dégradé et bien connecté sur le plan routier, contraste avec une périphérie de grande qualité paysagère. Sur le plan des transports en commun, la ville bénéficiait d'un des réseaux de tramway les plus maillés au début des années 1950, mais le développement de l'industrie automobile a conduit au démantèlement de ses lignes, comme ce fut le cas également dans de nombreuses autres villes. Il faudra attendre 2006 pour que le tramway sur pneu roule sur la ligne 1, mais suite aux restrictions des financements de l'Etat, les mesures d'accompagnement telles que la réduction d'accès à la voiture au centre et les politiques de requalification urbaine ont été abandonnées (Pflieger et al. 2007 ; Pflieger et al. 2008).

Grenoble se caractérise par une densité moyenne, une multipolarité de l'emploi et une compacité de l'urbanisation dans les zones centrales. Comme à Genève, les accessibilités sont multimodales au centre et tournées vers l'automobile dans les couronnes périurbaines. En matière de politiques d'urbanisme, l'agglomération de Grenoble suit une trajectoire marquée par la construction de logements sociaux et d'équipements autoroutiers jusque dans les années 1970. Toutefois, à partir des années 1970, l'action publique locale de transports change de direction.

Médiatisée par le tramway, cette rupture repose sur son instrumentalisation en faveur d'une politique de structuration de l'agglomération autour d'une centralité forte, laissant à la marge les espaces interstitiels du réseau et la périphérie. Le type et le niveau d'accessibilité aux modes de transport ont certes façonné les comportements de mobilité, diminuant la part de l'automobile au centre-ville. Mais la mise en place d'une accessibilité douce au centre-ville s'est faite parallèlement à une fluidification du trafic d'agglomération, à la fin des années 1980, notamment avec le passage de la rocade sud à 2x2 voies et la prolongation de la tangentielle nord-sud (Pflieger et al. 2007 ; Pflieger et al. 2008).

Le tableau 1 résume les principaux traits des quatre agglomérations retenues en matière d'urbanisme et de transports, et qui justifient leur choix.

Tableau 1 – Caractéristiques des agglomérations retenues

Caractéristiques des agglomérations retenues				
Agglomération	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Densité humaine hab.+ emplois	Forte	Moyenne	Faible	Moyenne
Compacité	Moyenne	Forte	Faible	Moyenne
Localisation des emplois	Multipolaire	Monopolaire d'abord, puis multipolaire	Dispersé	Multipolaire
Coordination transport-urbanisme	Planifiée pour l'automobile, puis multimodale	Planifiée depuis 30 ans en fonction des TC	Planifiée depuis 30 ans en fonction de l'automobile	Planifiée pour l'automobile, puis multimodale
Accessibilités	Multimodale au centre, automobile en périphérie	Fortement tournée vers les TC	Fortement tourné vers l'automobile	Multimodale au centre, automobile en périphérie

Avec la comparaison de ces quatre agglomérations, nous bénéficions d'autant de contextes contrastés sur le plan des configurations urbaines et des accessibilités. En Suisse, Berne met en œuvre des politiques

coordonnées depuis une trentaine d'années alors que Genève se caractérise par des mesures plus tardives en la matière, lancées par les votations sur le redéploiement du réseau de transports en commun. En France, Grenoble et Clermont-Ferrand présentent deux trajectoires d'abord similaires, calquées sur le développement du trafic automobile, puis qui se détachent, suivant la voie de l'innovation dans le premier cas, et une dépendance lourde aux politiques passées dans le second cas, malgré l'arrivée récente du tramway.

La comparaison peut dès lors opérer à deux niveaux : d'une part, entre deux pays dont les différences institutionnelles et contextuelles méritent une analyse propre⁴⁸; d'autre part, entre quatre agglomérations qui ont suivi des trajectoires diversifiées. Par exemple, nous pouvons relever qu'à l'issue de ces trajectoires, Grenoble et Genève présentent des résultats similaires en certains points, notamment à travers une politique axée sur l'automobile hors de l'agglomération centrale, et qui contraste avec une plus grande volonté politique à l'intérieur de celle-ci en matière de développement des transports publics.

3.4. Les entretiens qualitatifs

A partir de ces données, l'étape suivante consiste à mener les entretiens auprès des trois populations choisies en fonction de leur vulnérabilité face à la mobilité quotidienne. Ces personnes ont été sélectionnées dans chacune des agglomérations de manière à répondre à nos critères que sont la dépendance à une association ou institution d'aide sociale/financière, les personnes actives ayant charge de famille monoparentale et les personnes âgées.

3.4.1. Le corpus d'entretiens et leur déroulement

Cinq entretiens par groupe et par agglomération ont été réalisés, ce qui correspond à 15 entretiens par agglomération et, au total, 60 entretiens.

⁴⁸ D'autres recherches sur la mobilité ont mis en avant le rôle des différents contextes institutionnels nationaux. C'est le cas par exemple du projet GLOBALIFE, qui mène une analyse comparative internationale empirique sur les effets de la globalisation et la flexibilisation du marché du travail dans différents pays (Blossfeld et al. 2009).

En tant qu'outils classiques de la recherche qualitative, ils n'ont pas de prétention de représentativité, néanmoins le corpus se veut suffisamment diversifié (J.-C. Kaufmann 2007). Les entretiens, de type semi-directifs et d'une durée d'une heure à une heure et demie environ, ont été menés face-à-face au domicile même des enquêtés⁴⁹ et ont été intégralement enregistrés et retranscrits. L'analyse du corpus est prévue par agglomération, donc par groupe de 15. Il n'est pas question de faire une analyse par groupe et à la fois par agglomération : d'une part, le nombre de cinq entretiens n'est pas suffisant et d'autre part, les trois groupes distincts ont été uniquement choisis dans le but de proposer une diversification des empêchements de mobilité, et non de nous pencher en particulier sur l'un des trois types de handicap, qui dépasserait nos questions de recherche. Toutefois, nous établirons une description des tendances générales de chaque groupe, en guise de validation supplémentaire de leur handicap respectif.

Deux personnes ont participé à la prise de contact et à l'enquête de terrain : Marion Tillous, géographe, à Clermont-Ferrand et Grenoble et Samuel Mattler, sociologue, à Berne⁵⁰. Pour faciliter la lecture des retranscriptions, les expressions erronées et les erreurs de langage ont été corrigées, les brèves hésitations, pauses ou rires supprimés. Enfin, il convient de préciser que certaines questions n'ont pas ou partiellement été répondues et qu'il n'est pas possible ni réaliste d'attribuer tous les 56 codes listés dans ATLAS.ti à l'ensemble des 60 entretiens.

3.4.2. Grille d'entretiens

La grille d'entretien s'attache à mettre l'accent sur les obstacles et empêchements de la mobilité quotidienne, en fonction des différents contextes⁵¹. Elle traite successivement des thèmes suivants, retenus pour les informations qu'ils apportent sur le potentiel de mobilité des personnes interrogées et pour leurs liens avec les hypothèses, en

⁴⁹ Sur les questions de la relation d'enquête et, par extension, de la relation sociale qui opère, voir les avertissements de Bourdieu dans *La misère du monde* (1993).

⁵⁰ En raison de la nécessité de la pratique du suisse-allemand, pour éviter de biaiser les entretiens (retranscrits en allemand).

⁵¹ Annexe 4.

particulier H2 et H3, qui seront pour l'essentiel testées au moyen des analyses qualitatives. La première série de questions est volontairement simple, accessible et plus générale, dans le but de 'rompre la glace' et établir la relation d'entretien (J.-C. Kaufmann 2007).

(1) Description de la vie dans l'agglomération : 12 questions sur la façon dont est perçue et vécue l'agglomération et, à plus petite échelle, le quartier et les liens sociaux qui y sont tissés. Le déroulement d'une journée typique en semaine ou en week-end sert de transition au groupe de questions suivant.

(2) Organisation des déplacements et empêchements de mobilité : pour cette partie, les déplacements, réguliers et exceptionnels sont discutés et schématisés sous la forme d'un dessin élaboré par l'enquêté, ensemble avec l'enquêteur. Les moyens de déplacements utilisés, les difficultés rencontrées au fil des trajets et les moyens mis en œuvre pour y faire face sont au cœur de cette partie de l'entretien, qui comporte 30 questions.

(3) Perception des moyens de déplacement et des politiques publiques : 20 questions sur les avantages et les inconvénients des divers modes de transports, les informations et les outils mis à disposition pour leur utilisation optimale (horaires, desserte, etc.), les difficultés rencontrées pour chacun d'entre eux, et la perception des politiques publiques en matière de déplacements, qu'il s'agisse de décisions ou mesures en faveur de la propre mobilité ou, au contraire, les lacunes perçues.

(4) Accès aux moyens de transports et compétences : 11 questions plus factuelles sur les moyens de déplacements à disposition, les accès en transports publics et les activités facilement réalisables depuis le domicile. Cette partie de l'entretien est partiellement inspirée de la fiche ménage du questionnaire quantitatif de l'enquête ménage et déplacements française (EMD) élaborée par le CERTU⁵² et des questions du Microrecensement transports suisse (MZ). C'est le cas notamment des questions sur le nombre de voitures dans le ménage, le modèle ou la possession d'abonnement de transports collectifs. Ces points communs entre données qualitatives et quantitatives permettront de comparer

⁵² Enquête ménages déplacements, Questionnaire standard CERTU, mars 2007, en annexe 3.

quelques aspects de l'analyse secondaire statistique, réalisée dans le chapitre 5, et de l'analyse qualitative des 60 entretiens menée à l'aide du logiciel ATLAS.TI, réalisée dans le chapitre 6.

Elle se termine par la citation d'adjectifs visant à définir l'automobile, les transports collectifs, la marche et/ou le vélo. L'utilisation des adjectifs s'inspire de divers travaux quantitatifs menés au LaSUR⁵³, à l'image de ceux de Jemelin (2004)⁵⁴. La citation des adjectifs vise à les comparer ensuite avec les réponses plus étoffées de la partie 3 de la grille d'entretien, consacrée à la perception des moyens de déplacements. Il s'agira de voir si les réponses brèves et spontanées peuvent éventuellement entrer en contradiction avec le contenu qualitatif issu d'une discussion.

(5) Questions générales : 9 questions regroupant les principales informations personnelles de la personne interrogée, telles que l'âge, la formation ou l'accès à internet. Elles sont également inspirées en partie des enquêtes quantitatives, comme pour le point 4.

La grille d'entretiens se compose de questions précises, qui ne sont pas à poser dans l'intégralité, mais qui obligent à discuter l'étendue des aspects à analyser par la suite (J.-C. Kaufmann 2007).

3.4.3. Trois populations retenues

Pour tester les trois hypothèses proposées, il a été choisi de travailler sur trois populations spécifiques : les personnes de faible revenu, les actifs ayant charge de famille monoparentale et les personnes âgées.

Le choix des populations ciblées est motivé par la volonté de travailler sur des groupes contrastés, a priori vulnérables en matière de mobilité et de motilité, ceci d'après la littérature scientifique car, pour des raisons différentes, particulièrement sensibles aux accessibilités :

⁵³ Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL

⁵⁴ Voir également la thèse de C. Jemelin, *Qualité de service des transports publics et mobilité urbaine : pratiques et représentation, analyse comparative franco-suisse*, Lausanne : EPFL, 2004.

3.4.4. Les personnes de faibles revenus

Les personnes de faibles revenus, que nous définissons comme les bénéficiaires d'une aide sociale⁵⁵, seront particulièrement sensibles aux questions de coût, et donc notamment exposées aux problèmes de dépendance automobile (Bacqué et Fol 2007, Le Breton 2005, Dupuy 1999). Celle-ci accentue les difficultés d'accessibilité des ménages non motorisés (Clifton 2004) et s'avère plus forte dans les zones périurbaines des agglomérations (Kaufmann et al. 2001). Il y a donc des inégalités dans les pratiques de mobilité selon le revenu (Pucher et Renne 2003, Orfeuill 2004).

3.4.5. Les actifs ayant charge de famille monoparentale

Les actifs ayant charge de famille monoparentale, si l'on prend par exemple le cas des mères avec un ou plusieurs enfants, sont particulièrement exposés à une tension spatio-temporelle de leurs programmes d'activités et disposent de marges de manœuvre plus restreintes en termes de synchronisation du temps (Kaufmann et Flamm 2003). Le parent est en principe contraint de travailler à plein temps et de jongler entre ses propres déplacements et ceux des enfants (Flamm 2004a, Cass et al. 2005, Church et al. 2000).

3.4.6. Les personnes âgées

Les personnes âgées, quant à elles, seront confrontées à des problèmes liés à une capacité physique réduite, certes, mais également à une certaine vulnérabilité sur le plan des compétences, notamment pour tout ce qui concerne les technologies de communication à distance (Schneider et al. 2002, Church et al. 2000, Beckmann et al. 2007).

⁵⁵ En France, l'Observatoire national de la pauvreté considère trois types de mesures possibles : la pauvreté monétaire, la pauvreté mesurée par les conditions de vie, ou la pauvreté mesurée par le nombre de bénéficiaires des minima sociaux comme le RMI et autres allocations sociales (Fol 2009). C'est cette dernière qui a été retenue pour des raisons d'accès à cette population. L'entrée par les aides et les associations qui travaillent dans ce sens nous a fourni les contacts nécessaires.

3.4.7. Des populations vulnérables qui recouvrent les divers obstacles de la mobilité quotidienne : éviter les déterminismes

L'intérêt de comparer ces trois populations ciblées réside dans le fait qu'elles se confrontent a priori à des obstacles différents en matière d'accessibilités, et de mobilité en général. Dans chaque agglomération, ces attentes sont donc de nature à rencontrer des contextes plus ou moins hospitaliers, l'hospitalité d'un contexte étant, par hypothèse, fonction de la matérialisation des politiques passées sous forme d'accessibilités. Dans les analyses, nous ne posons pas la question directe du handicap, il n'est pas considéré dans l'identification des difficultés s'il en est la seule raison. En revanche, le critère du handicap nous permet d'avoir un accès plus facile à ces difficultés, étant donné que ces populations en ont a priori. Une fois identifiées, nous ne garderons que celles qui peuvent trouver leur origine dans la matérialisation de l'action publique, question traitée pour tester et confirmer l'hypothèse 1 à partir des monographies. Les handicaps de mobilité sont ainsi pris comme point de départ et leur diversité, offerte par les trois groupes distincts, permet d'accéder à une gamme la plus variée possible d'obstacles relevés dans nos soixante entretiens. À ce propos, Becker (2002) nous explique qu'en se limitant à certaines populations, on prend parfois le risque de ne disposer que d'une gamme restreinte des pratiques et des comportements.

3.4.8. Accès aux trois populations retenues

Chacune des trois populations retenues répond à des critères spécifiques, desquels dépend la méthode d'accès aux contacts nécessaires.

En ce qui concerne le premier groupe, les personnes bénéficiant d'une aide sociale et/ou financière, il se caractérise par une dépendance (notamment financière) à une institution d'aide sociale au moins. Il peut s'agir par exemple d'une aide au permis de conduire, d'une allocation de chômage, ou de l'accès à un logement à loyer modéré.

Le second groupe, qui correspond aux personnes actives ayant charge de famille monoparentale, se compose de : un parent ; en emploi ; avec un ou

plusieurs enfants en bas âge à charge⁵⁶. Il présente cependant une particularité : en principe, les personnes de ce groupe ont de fortes chances de répondre également au critère du premier. Ce cumul semble dans de nombreux cas inévitable. Cependant, l'élément qui les différencie est que le premier groupe ne cumule pas les critères du second. En procédant ainsi, nous maintenons deux groupes distincts, mais pas pour autant imperméables, et présentant des situations différenciées en termes d'obstacles dans leur mobilité quotidienne.

Le troisième groupe se compose de personnes âgées, à savoir de personnes qui ont au moins 70-75 ans.

Pour accéder aux contacts nécessaires, pour les trois groupes retenus, nous avons recouru à plusieurs méthodes. Une première phase de terrain a consisté à contacter des associations, institutions d'aide ou clubs relatifs à ces différentes populations dans les quatre agglomérations, afin de leur présenter la recherche. Les associations ou institutions mêmes ont joué ensuite le rôle d'intermédiaire en parlant à leur tour de la recherche à leurs bénéficiaires, afin de voir lesquels seraient prêts à participer. Ceux-ci ont été ensuite contactés personnellement. Nous avons obtenu par ailleurs des contacts par nos connaissances – si elles existaient au préalable selon l'agglomération – qui nous ont-elles-mêmes fourni les contacts recherchés. Nous sommes également allés au contact direct des habitants, par exemple, des immeubles subventionnés ou HLM, pour les personnes de faibles revenus.

Ces différentes méthodes de prise de contact ont permis de réaliser les soixante entretiens prévus. Conscients que cette technique peut induire des biais de sélection (membres d'associations, personnes rencontrées dans l'espace public, donc qui 'bougent', etc.), nous les gardons à l'esprit dans l'interprétation des résultats, mais nous estimons a priori qu'ils existent de la même manière dans les quatre agglomérations.

⁵⁶ Pour s'assurer que les enfants dépendent bien du parent dans leurs déplacements.

3.4.9. Traitement logiciel des données qualitatives

Tous les entretiens ont été intégralement retranscrits. Les données qualitatives récoltées nous ont permis d'une part de situer tous nos entretiens de manière générale, y compris en représentant de manière illustrée, sur une carte, les lieux de domicile des personnes interrogées, que l'on peut ainsi distinguer en fonction du type de population. Pour chaque entretien, il est également possible de connaître les lieux fréquentés par la personne et donc le territoire vécu, les moyens de transports utilisés ou la fréquence des déplacements. D'autre part, les entretiens ont été analysés au moyen du logiciel ATLAS.ti⁵⁷, qui permet de traiter des données qualitatives volumineuses, en opérant notamment des codages thématiques. Par la suite, les analyses ont pu être réalisées par agglomération et pour différents groupes de thèmes codés, en nous basant sur nos trois hypothèses.

L'*output* des codes sous ATLAS.ti les liste par ordre alphabétique. L'intégralité du contenu des 60 entretiens a été codée de façon à pouvoir opérer des analyses transversales (par exemple les trois adjectifs concernant la voiture, toutes agglomérations réunies, ou en réunissant plusieurs codes correspondant à un même thème afin d'analyser une question plus large que le code seul (*codes*). Enfin, il est possible de regrouper les documents primaires (*primary doc*) par agglomération, en quatre familles distinctes, et d'activer ce filtre selon les *outputs* demandés. À la fin de chaque description de code est indiquée la question qui correspond dans la grille d'entretien. Un code peut se rapporter à plusieurs questions et inversement⁵⁸.

1. 3 adjectifs modes non motorisés : les adjectifs cités ou le texte qui les remplace et qui concernent les modes non motorisés comme le vélo ou la marche. Question : 4.11.c.
2. 3 adjectifs TP : les adjectifs cités ou le texte qui les remplace et qui concernent les transports collectifs. Question : 4.11.b.

⁵⁷ Voir à ce propos : *Brochure d'utilisation pour le logiciel ATLAS.ti 5.2*, élaborée par Melo et Roulin, LaboDemo, Université de Genève ; *ATLAS.ti The Knowledge Workbench, User's Guide and Reference*, Berlin : 2004.

⁵⁸ Voir exemple de codage des entretiens, en annexe.

3. 3 adjectifs voiture : les adjectifs cités ou le texte qui les remplace et qui concernent la voiture. Question : 4.11.a.
4. Abonnement TP : si la personne interrogée⁵⁹ possède un abonnement aux transports publics et, si possible, de quel type (réduction ou non, abonnement général ou local). Question : 4.10.
5. Accès TP depuis domicile : accès aux arrêts de transports publics les plus proches du domicile de la PI, selon sa propre estimation, qu'il s'agisse de bus, de tram ou de lignes de train. Prend également en compte les activités qui sont aisées à réaliser, du point de vue de la PI, depuis son domicile (y compris en voiture). Questions : 4.7., 4.8., 4.9.
6. Aide à disposition : si la PI dispose d'une aide, soit dans ses activités quotidiennes, soit plus précisément pour ses déplacements, y compris la mise à disposition d'une voiture par autrui lorsque la sienne n'est pas utilisable ou l'accompagnement par autrui en voiture. Questions : 2.28., 4.5.
7. Aimer déplacer : si la PI a du plaisir à se déplacer dans la ville, l'agglomération en question, quel que soit son moyen de transport ou, au contraire, considère que cela représente un poids, une corvée, une activité à laquelle elle ne prend aucun plaisir. Dans ce cas, ce code est lié à celui concernant les difficultés. Question : 1.12.
8. Alternative habitat : où la PI souhaiterait habiter, en imaginant qu'elle n'ait aucune contrainte et donc le libre choix. Question : 1.6.
9. Attachement : attachement au quartier, au logement, envie de rester à long terme dans ce domicile ou au contraire de le quitter. Questions : 1.3., 1.5.
10. Autres modes dans ménage : moyens de déplacement à disposition dans le ménage, autres que la voiture (par exemple : vélo, scooter). Question : 4.6.
11. Âge : âge de la PI. Question : 5.1.
12. Centre-ville : ce que pense la PI du centre-ville, si elle apprécie de s'y rendre, quelles activités elle y déploie, à quelle fréquence et par quels moyens de transports. Question : 2.6.
13. Choisi habiter : dans quelle mesure la PI a choisi d'habiter là, aussi bien en ce qui concerne le logement que le quartier. Question : 1.3.

⁵⁹ Par la suite, nous utiliserons l'abréviation 'PI' pour 'personne interrogée'.

14. Courant autorités : dans quelle mesure la PI est informée de ce qui se fait dans le domaine des déplacements dans son agglomération. Par ‘autorités’, on entend aussi bien les autorités en tant que telles (politiques, administratives) que les opérateurs ou dirigeants de réseaux de transports collectifs (par exemple : Unireso⁶⁰, Bernmobil⁶¹, Semitag⁶², T2C⁶³). Questions : 3.10., 3.18.
15. Depuis quand habite ici : depuis quand la PI est domiciliée à cette adresse, d’où a-t-elle déménagé la dernière fois. Questions : 1.2., 1.7.
16. Difficultés : recense tous les types de difficultés et appréhensions rencontrées lors des trajets réguliers (voire exceptionnels, si ceux-ci sont réalisés dans l’agglomération ou qu’ils prennent sens pour comprendre les difficultés de la PI dans l’ensemble), selon les perceptions de la PI. Questions : 2.3., 2.26.
17. Enfants : nombre d’enfants et/ou âge. Question : 5.2.
18. Formation : formation achevée et/ou dernier diplôme obtenu. Question : 5.4.
19. Freins : ce qui freine la PI à sortir de chez elle, à réaliser des déplacements et des activités hors de son domicile. Question : 2.5.
20. Hambourg : questionne la PI sur la manière dont elle organiserait un voyage imprévu, dans un bref délai, dans une ville inconnue. Il peut s’agir d’une autre ville que Hambourg, selon ce qui a été choisi en situation d’entretien. Question : 2.30.
21. Heure avance retard : si la PI est, de manière générale, plutôt à l’heure, en avance ou en retard pour ses activités et ses rendez-vous. Question : 2.22.
22. Imprévus : comment la PI appréhende les imprévus, les changements imposés sur ses trajets et qui demandent de les réorganiser (par exemple : panne de voiture ou de transports collectifs, déviation, incident). Questions : 2.19., 2.20.
23. Internet e-mail et portable : si la PI possède un téléphone portable, une adresse e-mail et/ou un accès internet à son domicile. Questions :

⁶⁰ Transports publics à Genève (zone tarifaire).

⁶¹ Transports publics à Berne (zone tarifaire).

⁶² SEMITAG : Société d’économie mixte des transports publics de l’agglomération grenobloise

⁶³ T2C : Transports en commun de l’agglomération clermontoise

5.8., 5.9.

24. Lieux mal aimés : quels sont les lieux (ou, selon les cas, les moments) craints, que la PI appréhende, où elle n'aime pas se rendre, ou ne se rend jamais pour ces raisons. Questions : 2.7., 2.8.
25. Locataire : la PI est locataire de son logement. Question : 1.8.
26. Manière de gérer : manière de gérer les difficultés et les appréhensions rencontrées dans la mobilité quotidienne, d'y répondre, identification des ressources mobilisées pour les dépasser. Questions : 2.27. et questions liées au code 'difficultés', concerne également d'autres questions de la grille d'entretien.
27. Mode de transport : modes de transports utilisés ou combinés lors des déplacements réguliers essentiellement, les raisons de l'utilisation de ces modes et les occasions de le faire, en fonction des différentes activités ; utilisation occasionnelle de taxis, bus de nuit ou autres services de ce type ; non utilisation de modes de transports pour d'autres raisons que le code 'peurs modes'. Questions : 2.12., 2.13., 2.14, 3.3., 3.4.
28. Négatif autorités : les décisions, mesures et/ou manière de faire et de penser des autorités dans le domaine des déplacements, aussi bien en voiture, transports publics, que pour les modes doux, qui sont mal perçus et évalués par la PI ou les lacunes⁶⁴. Questions : 3.13., 3.14., 3.15., 3.16., 3.17., 3.18., 3.19.
29. Nombre de personnes dans ménage : nombre de personnes domiciliées à la même adresse que la PI. Question : 5.3.
30. Perception modes non motorisés : avantages et inconvénients de la marche et/ou du vélo selon la PI. Question : 3.1.
31. Perception voiture : avantages et inconvénients de la voiture selon la PI. Question : 3.1.
32. Perception TP : avantages et inconvénients des transports publics selon la PI, mais aussi perception de la qualité de la desserte et de la fréquence, ainsi que des informations à disposition et leur utilisation. Questions : 3.1., 3.5., 3.6., 3.7.
33. Perdre : s'il arrive à la PI de se perdre. Question : 2.21.

⁶⁴ Par 'autorités', on entend aussi bien les autorités en tant que telles (politiques, administratives) que les opérateurs ou dirigeants de réseaux de transports collectifs (par exemple : Unireso, Bernmobil, Semitag, T2C).

34. Permis de conduire : possession ou non d'un permis de conduire.
Question : 4.1.
35. Permis de conduire autre dans ménage : possession d'un permis de conduire par une autre personne vivant dans le même ménage.
Question : 4.2.
36. Peurs modes : difficultés ou appréhensions liées à l'utilisation de certains modes de déplacement, par exemple pour des questions de sécurité routière (voiture, vélo) ou de sentiment d'insécurité dans les transports publics. Questions : 3.8., 3.9.
37. Planification : organisation et planification des déplacements en avance. Questions : 2.17., 2.18.
38. Positif autorités : les décisions, mesures et/ou manières de faire et de penser des autorités dans le domaine des déplacements, aussi bien en voiture, transports publics, que pour les modes doux, qui sont bien perçus et évalués par la PI⁶⁵, ainsi que leur impact sur la mobilité quotidienne. Questions : 3.11., 3.12., 3.15., 3.16., 3.17., 3.18., 3.19.
39. Projets : question à analyser de manière transversale, mais certaines réponses ont été directement codées avec cet intitulé car elles concernaient concrètement les projets futurs de la PI (par exemple : souhait de devenir propriétaire, de trouver un emploi, de changer de ville). Les raisons de se rendre ou non dans un lieu précis ont également été codées de cette manière (par exemple : le fait de ne jamais se rendre au centre-ville ou de prendre le train, malgré l'envie de le faire, en raison d'absence de projets, de buts pour le faire).
Question : ce code ne correspond pas à une question précise de la grille d'entretiens.
40. Propriétaire : la PI est propriétaire de son logement. Question : 1.8.
41. Raisons déménagement : si la PI évoque des raisons particulières d'avoir déménagé la dernière fois, pour venir habiter dans le logement actuel. Question : 1.3.
42. Relations sociales : estimation de la qualité des relations sociales dans l'immeuble et/ou le quartier par la PI. Question : 1.4.
43. Résidence secondaire : la PI est propriétaire ou locataire d'une

⁶⁵ Par 'autorités', on entend aussi bien les autorités en tant que telles (politiques, administratives) que les opérateurs ou dirigeants de réseaux de transports collectifs (par exemple : Unireso, Bernmobil, Semitag, T2C).

- résidence secondaire. Question : 1.9.
44. Sortir souvent : la PI estime qu'elle sort souvent de chez elle, ou au contraire, rarement. Question : 2.1.
45. Stationnement général : les problèmes ou non concernant le stationnement dans l'agglomération, perçus par la PI si celle-ci fait usage de la voiture (dans certains cas, même sans usage de la voiture). Question : 2.24.
46. Stationnement travail : possibilités de stationnement sur le lieu de travail des PI actives professionnellement et influence sur le choix du moyen de transport. Question : 2.23.
47. Tâches domestiques : répartition des tâches domestiques et influence sur les déplacements et leur organisation. Question : 2.25.
48. Temps déplacements : aspect temporel des déplacements, aussi bien le temps qui y est consacré, estimé par la PI, que l'usage qui en est fait (par exemple : lecture, travail, musique). Question : 2.11., 2.16.
49. Trajets exceptionnels : trajets réalisés à une fréquence peu régulière, moins d'une fois par mois, inhabituels voire rares. Question : 2.29.
50. Trajets réguliers : trajets réalisés à une fréquence régulière, à un rythme quotidien, hebdomadaire, maximum mensuel⁶⁶. En-deçà, le trajet est codé comme 'trajet exceptionnel'. Questions : 1.10., 1.11., 2.2., 2.6., 2.10.
51. Trajets week-end : trajets réalisés en particulier le week-end. Questions : 1.11., 2.2., 2.6., 2.10.
52. Travail : occupation principale de la PI ainsi que l'adresse s'il s'agit d'une activité professionnelle. Questions : 2.9., 5.5., 5.6., 5.7.
53. Variations : la PI varie ses itinéraires (recouvrements possibles avec le code 'imprévu'). Question : 2.4.
54. Vie dans aggro : ce que dit la PI à propos de l'agglomération dans laquelle elle habite. Question : 1.1.
55. Ville négatif : ce que dit la PI à propos de la ville dans laquelle elle habite, mais avec un jugement négatif. Question : 1.1.
56. Voiture : modèle de voiture de la PI, si elle en possède, ainsi que son

⁶⁶ Le critère de 1 mois a été retenu en fonction de l'estimation générale qui a été faite par les personnes interrogées des termes 'déplacements réguliers' – au minimum une fois par mois – et 'déplacements exceptionnels' – moins d'une fois par mois.

rapport à l'objet voiture. Questions : 3.2., 4.3., 4.4.

Tous ces codes seront ensuite utilisés de façon regroupée par grands thèmes, par exemple celui des difficultés rencontrées dans la mobilité quotidienne, qui concerne une vaste palette de codes.

3.5. Analyse secondaire d'enquêtes statistiques

Les analyses de données quantitatives ont été réalisées au moyen de deux types de bases de données, les Enquêtes ménages-déplacements en France et les Microrecensements transports en Suisse. L'utilisation de ces bases a donné lieu à des difficultés méthodologiques inhérentes à ce type de comparaison. Ces traitements quantitatifs ont été réalisés avec la précieuse collaboration de K. Tabaka⁶⁷.

3.5.1. Bases de données et méthode

Les enquêtes de déplacements, disponibles dans les quatre agglomérations, ont été utilisées pour tirer les grandes lignes des comportements des usagers, dans chaque agglomération d'abord, puis distinctement pour chacune des trois populations retenues. Pour ce faire, nous avons recours à quatre bases de données : les deux enquêtes ménage-déplacement de Grenoble et Clermont-Ferrand, pour les cas français, plus précisément EMD 2002 de Grenoble et EMD 2003 de Clermont-Ferrand. Ces deux bases sont obtenues auprès du CETE Nord⁶⁸ ; les micro-recensements suisses pour les cas de Berne et Genève, plus précisément MZ 2000⁶⁹, obtenus auprès de l'Office fédéral de la statistique. Les quatre échantillons sont composés de 17'254 individus à Grenoble, 4'668 à Clermont-Ferrand, 8'292 à Genève et 9'996 à Berne.

L'analyse secondaire de ces données nous permet d'obtenir les informations suivantes, qui se retrouvent dans quatre fichiers distincts : un premier, général, comparant les échantillons complets des quatre

⁶⁷ LaSUR, EPFL.

⁶⁸ Centre d'études techniques de l'équipement Nord

⁶⁹ Mikrozensus: micro-recensement (Suisse)

agglomérations, et trois autres, un par population retenue et comparant les quatre agglomérations.

Les informations recueillies peuvent se résumer ainsi : nombre d'individus ; nombre de ménages ; taille moyenne de ménages ; part de ménages composés de : 1, 2, 3, 4, 5, 6 et + personnes ; part de ménages dont nombre de personnes de 6 ans et + au ménage est : 1, 2, 3, 4, 5, 6 et + personnes ; part de ménages dont nombre de personnes de 18 ans et + au ménage est : 1, 2, 3, 4, 5 et + personnes ; part de ménages dont nombre de personnes de moins de 18 ans au ménage est : 1, 2, 3, 4 et + personnes ; nombres de personnes mobiles le jour enquêté ; nombre de personnes immobiles ; type de zone de résidence ; statut d'habitation (propriétaire, locataire – dont HLM – autre – dont gratuitement) ; ancienneté dans la commune de résidence ; part des différentes tranches d'âges ; nombre de personnes âgées de 70 ans et + ; nombre de personnes âgées de 75 ans et + ; sexe ; formation terminée ; types de ménages : seul, 2 personnes sans enfant, famille avec enfants, famille monoparentale, autres ; nombre de ménages monoparentaux ; part de ménages monoparentaux ; nombre de ménages monoparentaux avec uniquement des enfants mineurs (<18 ans) ; part de ménages monoparentaux avec uniquement enfants mineurs (<18 ans) ; part de personnes des ménages monoparentaux avec uniquement des enfants mineurs (<18 ans) ; taille moyenne de ménages monoparentaux ; nombre de ménages monoparentaux avec uniquement des enfants mineurs (<18 ans) et parent actif ; nombre de ménages où toutes les personnes sont âgées (70 ans +) ; nombre de ménages où toutes les personnes sont âgées (75 ans +) ; nombre de ménages avec au moins une personne âgée (75 ans +) ; nombre moyen de personnes du ménage de 6 ans et + ; nombre moyen de personnes du ménage de 18 ans et + ; nombre moyen de personnes du ménage de moins de 18 ans ; part de ménages dont les revenus sont dans la tranche (liste de tranches) ; part de ménages dont les revenus par personne (selon tranches) ; actifs (professionnellement) ; part des différentes CSP⁷⁰ ; part des différentes CSP des adultes ; travail à temps (plein ou partiel) ; type de zone de travail ; commune de travail/études, commune de résidence ; part des

⁷⁰ CSP : catégories socio-professionnelles

ménages avec nombre de véhicules ; part d'abonnés transports collectifs ; possession de permis de conduire véhicules privés ; part des personnes mobiles le jour de l'enquête ; part des pers non mobiles le jour de l'enquête ; nombre de déplacements (par personne et par ménage) ; nombre de trajets par déplacement (par personne et par ménage) ; nombre moyen de trajets par déplacement (par personne et par ménage) ; part de budget-temps de déplacements ; nombre moyen des différentes activités (activités détaillées) ; nombre moyen des différentes activités (selon les classes d'activités) ; part des déplacements individuels en : marche à pied, véhicule privé (conducteur ou passager), transports publics, autres.

3.5.2. Les difficultés méthodologiques de la comparaison de bases de données suisses et françaises

Nous avons choisi de travailler avec les données des enquêtes EMD pour la France et du Microrecensement transports pour la Suisse. Il s'agit en occurrence des plus récentes enquêtes : l'EMD 2002 sur la région grenobloise et l'EMD 2003 de Clermont-Ferrand. Pour la Suisse, il s'agit du micro-recensement 2000 pour les cas de Berne et Genève.

Ces enquêtes se sont appuyées sur des périmètres différents, à savoir l'aire urbaine selon la définition INSEE⁷¹ pour Grenoble, l'agglomération pour Clermont-Ferrand et l'agglomération selon la définition OFS pour Genève et Berne.

Pour mieux caractériser les deux types d'enquêtes, nous proposons de les comparer dans le tableau 2 suivant.

⁷¹ INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

Tableau 2 – Comparaison des enquêtes françaises et suisses

<i>Comparaison des enquêtes françaises et suisses</i>		
	France : enquête ménages déplacements (EMD)	Suisse : microrecensement mobilité et transport (MZMV⁷², partie RFP⁷³)
Date première enquête	1976	1974
Type procédure enquête	Méthodologie standard CERTU Une marge d'adaptabilité pour les Villes Moyennes (EDVM ⁷⁴) et les Grands Territoires (EDGT ⁷⁵)	Méthodologie standard, OFS ⁷⁶ Evolutive dans le temps : type de questions, méthodes de recueil, etc.
Evolution	Assez peu (méthode, questions posées)	Beaucoup depuis 30 ans (méthode de recueil, questions, méthode de traitement)
Mise en place	AOT ⁷⁷	OFS et ARE ⁷⁸
Déroulement	CERTU : méthode INSEE : échantillonnage et recueil de données CETE : dépouillement des données	OFS et ARE
Fréquence	~10 ans	5 ans
Périmètre	Agglomération ou aire urbaine	Territoire national
Découpage spatial	Variable	Découpage administratif + fonctions urbaines
Enquêtés	Tous les membres du ménage +5 ans ou 1 personne de référence +11 ans	1 personne de référence +6 ans ou 2 personnes pour ménages de +4 personnes
Recueil de données	Face à face Jour ouvrable, veille	Entretien téléphonique Jour semaine (7/7), veille ou avant-veille

⁷² MZMV: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Microrecensement mobilité et transports)

⁷³ RFP : recensement fédéral de la population

⁷⁴ EDVM : enquêtes déplacements réalisées en ville moyenne

⁷⁵ EDGT : enquêtes déplacements grands territoires

⁷⁶ OFS: Office fédéral de la statistique

⁷⁷ AOT : autorité organisatrice de transports

⁷⁸ ARE : Office fédéral du développement territorial

Dans les deux pays, il s'agit d'une méthodologie standardisée d'enquêtes : elle est élaborée par le Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU) pour les EMD et par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) pour le Microrecensement. En France, cette même méthode standardisée se présente en trois versions : (1) Une version de base, avec des entretiens face-à-face, pour des agglomérations de plus de 100'000 habitants. (2) Une version abrégée, pour des raisons de coûts, pour les villes moyennes (agglomérations de moins de 100'000 habitants) par des entretiens téléphoniques avec une personne de ménage. (3) Une version combinée, pour les 'Grands territoires', à savoir les aires métropolitaines, avec des entretiens face-à-face dans les villes denses et des entretiens téléphoniques pour les espaces peu denses.

L'évolution de ces enquêtes ne semble pas avoir la même ampleur. En France, elles évoluent assez peu en ce qui concerne les méthodes et les questions posées. En Suisse, l'enquête a beaucoup évolué depuis 30 ans, aussi bien en ce qui concerne les méthodes de recueil (depuis 1994 par téléphone, depuis 2005 également avec géolocalisation), les types de questions qu'elles contiennent et les méthodes de traitements.

La décision de mise en place de ces enquêtes revient aux AOT (Autorités Organisatrices de Transports) en France et à l'OFS et à l'ARE (Office Fédéral du Développement Territorial) en Suisse, avec des partenariats développés dans les deux pays.

Le déroulement de l'enquête se fait de la manière suivante : en France, le CERTU se charge de la méthode, l'INSEE de l'établissement des échantillonnages et du recueil de données, le CETE (Centre d'Études Techniques de L'Équipement) du dépouillement de données. L'Autorité Organisatrice du Transport décide à qui est confiée l'exploitation statistique des données ; en Suisse, les compétences sont concentrées dans les services spécialisés de l'OFS et de l'ARE.

La fréquence d'enquêtes est la suivante : environ tous les 10 ans en France, tous les 5 ans en Suisse.

Le périmètre de l'enquête varie en France, c'est-à-dire que l'on considère soit l'agglomération, soit le 'grand territoire', donc l'aire métropolitaine. En Suisse, c'est le territoire national qui est considéré.

Le découpage spatial, quant à lui, varie également en France et dépend des décisions internes des AOT et des territoires d'enquête. En Suisse, on procède à un découpage administratif et par rapport aux fonctions urbaines.

Les personnes enquêtées en France correspondent à tous les membres âgés de 5 ans et plus, ou bien, dans les villes moyennes, une personne de référence de plus de 11 ans. En Suisse, une personne de référence de 6 ans et plus ou deux personnes pour les ménages de plus de quatre personnes.

En ce qui concerne la méthode de recueil des données, elle se fait par des entretiens face-à-face en France, alors qu'en Suisse, par des entretiens téléphoniques. Les informations recueillies concernent les déplacements des personnes, effectués soit un jour ouvrable en France, la veille de l'enquête ; soit un jour de la semaine, week-end compris, en Suisse, la veille ou l'avant-veille de l'enquête. Les informations sociodémographiques et économiques des personnes et des ménages sont également recueillies.

Pour comparer les quatre agglomérations et les trois populations vulnérables, nous avons choisi certaines variables. Il s'agit notamment des variables déjà existantes dans les enquêtes, comme celles caractérisant les individus et leurs ménages : *âge, sexe, composition et type ménage*⁷⁹, *diplôme obtenu, profession, travail à temps plein/partiel*, ainsi que les informations sur l'abonnement de transports publics et l'équipement des ménages en moyens de transport (voiture privée). D'autres variables ont été produites telles que le type spatial de résidence et de travail, et les caractéristiques des déplacements : *nombre de déplacements, nombre de motifs différents, budgets-temps déplacements, pratiques modales*.

Nous avons notamment remarqué certaines différences dans la façon de décrire les informations recueillies. La construction de l'information sur

⁷⁹ Variable construite pour l'EMD

les catégories socioprofessionnelles est très différente. La variable 'Type de ménage' n'existant pas dans les EMD, nous l'avons créée à l'aide d'une autre variable (type de lien avec la personne de référence). Elle existe dans le MZ, mais la modalité 'Famille' est beaucoup plus large que celle que nous avons créée (parents avec enfants). En ce qui concerne la variable 'Diplôme obtenu', celle-ci révèle notamment quelques différences entre les systèmes d'éducation et de diplômes. La variable 'Revenus' diffère entre la France et la Suisse dans la façon dont les revenus ont été découpés par tranches, par rapport au revenu moyen. De plus, l'EMD de Clermont-Ferrand ne possède pas d'information sur l'ancienneté dans la commune de résidence. Le type de découpage spatial varie d'une enquête à l'autre, également en ce qui concerne l'information apportée sur ce découpage.

Pour minimaliser au mieux les différences évoquées ci-dessus, nous appliquons les conditions suivantes :

- Le périmètre est celui de l'agglomération/aire urbaine : l'aire urbaine, telle qu'elle est définie par INSEE, pour Grenoble ; pour Clermont-Ferrand, il s'agit du périmètre de l'agglomération ; le Microrecensement transports considère le périmètre de 'l'agglomération', telle qu'elle est définie par l'Office fédéral de Statistique.
- Les données sont redressées (coefficients personne et ménage).
- En Suisse, les données sont considérées hors week-end.
- La notion de multimodalité ne concerne pas le changement entre les différents modes de transports urbains.
- Concernant les trois types de populations : les ménages monoparentaux correspondent à 1 adulte vivant avec uniquement des enfants mineurs ; les ménages à faibles revenus correspondent à la 1^{ère} tranche des revenus et à la 2^{ème} tranche pour les ménages de deux personnes et plus ; les ménages de personnes âgées correspondent aux ménages de personnes de 70 ans et plus.

Les analyses prévues dans les chapitres 5 et 6 seront réalisées à l'aide de ces choix et considérations méthodologiques, à la suite du chapitre 4,

consacré aux contextes locaux et aux trajectoires des politiques d'urbanisme et de transport.

Chapitre 4 Analyse monographique des politiques d'urbanisme et de transports

Dans ce chapitre, l'analyse monographique des politiques de transports et d'aménagement des quatre agglomérations, sous forme de trajectoires, est précédée par la description des cadres nationaux dans ces domaines. Elle est issue d'une analyse secondaire de la recherche mentionnée précédemment : *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations'* (Kaufmann et al. 2006) et du rapport de recherche *'Réseaux techniques et changement social : les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?'* (Kaufmann et Maksim, 2009).

4.1. Les cadres nationaux des politiques d'urbanisme et de transports en Suisse et en France

Pour être en mesure de comprendre les contextes plus généraux dans lesquels s'insèrent les résultats des politiques publiques des quatre agglomérations aussi bien en matière d'urbanisme que de politiques de transports, il apparaît nécessaire de faire au préalable une description des deux cadres institutionnels nationaux⁸⁰. En effet, ceux-ci diffèrent sur de nombreux aspects, ce qui peut expliquer par la suite, au moins en partie, les opportunités d'action distinctes à une échelle plus restreinte, celle de l'agglomération. Dans les faits, les deux secteurs ne s'ignorent pas, mais nous les séparons ici par souci de clarté.

4.1.1. L'architecture et les niveaux institutionnels

En Suisse, l'organisation territoriale paraît d'une grande stabilité en rapport avec la situation française, que nous verrons ci-après. Jusqu'en 2000, la structure administrative des districts et la structure politique des communes sont restées intangibles dans presque tous les cantons. Les vingt-six cantons de la Confédération Helvétique jouissent d'une très large autonomie, et disposent d'une souveraineté dans de nombreux domaines.

⁸⁰ Ce lien entre politiques menées aussi bien aux échelles nationales que locales est notamment mentionné chez Fontaine et Hassenteufel (2007) et Gallez et Maksim (2007).

Les communes correspondent à l'unité de base du pouvoir local. L'organisation politique locale relève des compétences cantonales et la taille des communes, leur structure administrative et leurs compétences varient d'un canton à l'autre. Le nombre de communes et le découpage administratif n'ont pas beaucoup évolué, la première réforme territoriale de la Confédération depuis 1850 étant la création du canton du Jura, en 1979. Cependant, l'hétérogénéité entre les cantons et les évolutions socio-économiques – notamment le développement rapide de l'urbanisation – ont amené à la mise en place d'un niveau intermédiaire, à savoir les régionalisations.

Le territoire français est constitué de quatre niveaux institutionnels. Le plus grand échelon est l'Etat, puis viennent les régions, composées chacune de départements. Le niveau le plus fin est la commune. La France en compte 36'433, soit autant que le reste de l'Union Européenne réunie. Près de 90% des communes comptent moins de 2'000 habitants. Avant la première vague de décentralisation, le pouvoir des collectivités territoriales était relativement restreint. En effet, toutes leurs décisions étaient soumises à l'approbation du préfet, représentant de l'Etat. Avec une autonomie et des compétences restreintes, elles avaient peu de marge de manœuvre dans le domaine de l'aménagement du territoire. La loi de décentralisation de 1982 marque un tournant, en renforçant l'échelon de la région, et en attribuant à chaque niveau territorial des compétences propres. Le principe qui règle les relations entre les collectivités est celui de non-subordination les unes aux autres, comme le stipule la loi du 7 janvier 1983. Chacune gère ainsi ses propres compétences de manière indépendante.

Cependant, la petite taille des communes empêche la réalisation de projets d'envergure et les coopérations demeurent peu nombreuses. Certaines compétences techniques, comme les transports publics, ont toutefois conduit à des regroupements de communes, mais les interventions de l'Etat dans les années 1970 pour favoriser leur fusion ont conduit à des rejets et oppositions (Gallez et Menerault, 2005⁸¹). L'accent a alors été mis sur le regroupement volontaire des communes. Pour

⁸¹ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

favoriser l'intercommunalité, la loi Chevènement de 1999 en a simplifié l'organisation en trois structures dites 'd'Etablissement Public de Coopération Intercommunale' (EPCI) : des communautés de communes formées autour des pôles urbains de petite taille, des communautés d'agglomération dans les aires urbaines de taille moyenne, des communautés urbaines pour les métropoles. Les communes leur délèguent certaines compétences, ainsi que leurs financements, entre autres grâce à l'instauration d'une taxe professionnelle unique. C'est aussi un moyen de réduire la compétition fiscale entre communes voisines. Le transport urbain de voyageurs revient obligatoirement aux communautés urbaines et aux communautés d'agglomération.

4.1.2. L'aménagement du territoire

En Suisse, au niveau national, l'aménagement est régi par une loi sur l'aménagement du territoire (LAT), qui date du 22 juin 1979. Une première loi sur l'aménagement du territoire a été refusée en votation populaire suite à un référendum facultatif en 1974. Une seconde version a finalement été acceptée par le peuple en 1979.

La loi sur l'aménagement du territoire a comme objectif, entre autres, la coordination des différentes politiques sectorielles qui concernent le territoire et l'espace. La Loi sur l'aménagement du territoire régit les conditions d'élaboration du Plan directeur cantonal, ainsi que les conceptions et plans sectoriels selon son article 13. Elle stipule notamment que la Confédération, les cantons et les communes ont l'obligation d'aménager le territoire en établissant des plans d'aménagement. Il doivent également tenir compte des effets que les autres activités peuvent avoir sur l'organisation et la gestion du territoire. Les cantons définissent l'état et le développement souhaité de l'urbanisation, des transports et des communications et doivent tenir compte des plans sectoriels de la Confédération ainsi que des cantons voisins.

La LAT précise par ailleurs que les lieux d'habitation doivent être préservés des nuisances liées aux transports.

La notion d'aménagement du territoire que propose la LAT est large et intègre aussi bien l'économie que la vie sociale et la protection de l'environnement. Elle insiste sur une coordination effective, non seulement entre les politiques sectorielles qui touchent au territoire et à son aménagement, mais aussi entre les différents niveaux de prise de décision. Enfin, une révision concernant l'assouplissement du régime des zones non constructibles a été acceptée en votation populaire en 1999.

Après des années de politiques menées en faveur des régions économiquement moins dynamiques et les périphéries, la politique d'agglomération a gagné en importance, nous rappelant que près de 70% de la population suisse vit dans des zones urbaines. La Confédération constate que le *'processus d'urbanisation place [...] les agglomérations face à de nombreux défis, notamment dans le domaine social et des transports'* (ARE, 19.12.2001). Ainsi, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), ont publié le rapport 'Politique des agglomérations de la Confédération', approuvé le 19 décembre 2001 par le Conseil fédéral. Avec cette politique des agglomérations, le Conseil fédéral poursuit plusieurs objectifs: 'mieux tenir compte des besoins des agglomérations dans les différentes politiques sectorielles de la Confédération et promouvoir la coopération horizontale au sein de l'administration fédérale ; renforcer la collaboration verticale entre la Confédération, les cantons et les villes, voire les communes par la mise en place d'une Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA), ceci avec des partenaires issus de la Conférence des gouvernements cantonaux, de l'Union des villes suisses et de l'Association des communes suisses, dans le but de développer une politique des agglomérations commune et étayer les stratégies présentées dans le rapport ; encourager la collaboration horizontale au sein même des agglomérations, afin d'assurer une stratégie commune à l'agglomération (promotion économique, notamment) ; faciliter l'intégration d'agglomérations suisses au réseau des villes européennes (p. ex : raccordement au réseau des trains à grande vitesse) et la collaboration avec celles-ci lorsque des intérêts communs apparaissent ; mener un travail d'information, encourager les échanges d'expériences (projets

modèles) et sensibiliser la population et les politiques à la réalité urbaine de la Suisse⁸², (DETEC⁸³, 19.12.2001).

La Confédération attend des agglomérations qu'elles s'engagent en mettant en place un projet d'agglomération, axé sur les projets et la mise en œuvre. Ces projets visent notamment à identifier les problèmes interdépendants dans un même espace urbain.

En France, l'aménagement du territoire est marqué par la décentralisation de compétences et de financements aux collectivités locales, ceci en deux mouvements succesifs depuis la seconde guerre mondiale. L'Etat se retire peu à peu des champs concernés ici, en particulier depuis la crise économique des années 1970. Les collectivités territoriales gagnent en compétences, et deviendront de nouveaux partenaires de l'Etat. Ce dernier joue dès lors le rôle de partenaire des institutions locales dans l'aménagement du territoire.

Plus ou moins à la même période, l'importance croissante de la capitale mène à une prise de conscience du déséquilibre que cela engendre face aux autres agglomérations françaises. Pour cette raison, la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), institut national d'aménagement, est créée en 1963. Dans ce but, des 'métropoles d'équilibre' sont développées en province pour y déplacer des activités de la capitale et redynamiser le développement régional. Parmi les conditions de ces choix, leur capacité à rivaliser avec les métropoles européennes. Parmi ces choix, celui de Lyon – Saint Etienne – Grenoble date de 1963. Clermont-Ferrand y sera assimilée en 1970. À la même époque sont créées les premières agences d'urbanisme, qui visent à aider les collectivités sur les questions d'aménagement qui touchent à un espace urbain défini.

Les premières préoccupations pour l'environnement et la qualité de vie apparaissent avec la création d'un ministère de la Protection de la nature et de l'environnement en 1971 et la loi nature en 1976. Dans les années 1990, plusieurs lois environnementales vont voir le jour. Elles soulignent

⁸² Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

⁸³ Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

l'intérêt croissant qui est porté à ces questions. Elles n'auront toutefois qu'un faible impact et restent peu prescriptives. Les pouvoirs publics prennent à leur tour conscience de l'ampleur des problèmes posés par une urbanisation commerciale en périphérie des villes.

Dans le même temps, la concertation entre les collectivités territoriales se voit renforcée par les lois d'aménagement du territoire de 1995 et 1999. En 2000, les politiques d'aménagement et de transports sont révisées. Ces politiques reposent sur la perception d'un territoire à trois échelles : celle nationale et internationale des grandes agglomérations, celle régionale des espaces de développement et de vie, et celle de la vie quotidienne, des agglomérations et des pays (Ollivier-Trigalo, 2003⁸⁴).

Toutefois en France, l'importance des différents niveaux varie. À l'échelle des bassins de vie, la planification du territoire a beaucoup évolué avec la loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) de 2000, qui a par ailleurs été révisée il y a peu. Avant cela, le Schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) définissait la politique d'aménagement à l'échelle de l'agglomération, parallèlement aux Plans d'occupation des sols (POS). Mais ces documents n'étaient pas forcément compatibles. Après la décentralisation, l'élaboration des documents d'urbanisme est laissée aux élus locaux. Cependant, il n'y a aucune incitation légale allant en faveur d'une révision du SDAU.

Celui-ci sera remplacé par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans d'occupation du sol (POS) par les Plans locaux d'urbanisme (PLU). Le premier assure la coordination entre les politiques de l'habitat, des déplacements et du développement commercial. Il précise l'organisation et le développement du territoire pour 10 ans, avec par la suite obligation de révision. Il permet de favoriser l'urbanisation prioritaire des zones connectées aux réseaux de transports publics, et permet de disposer d'outils contre l'étalement urbain, notamment.

La contractualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales a débuté dans les années 1970. Elle a d'abord concerné les communautés urbaines et les villes moyennes, pour leur apporter une aide ponctuelle. Si la mise

⁸⁴ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

en place d'un Etablissement public de coopération intercommunale (EPCI) est obligatoire sur le territoire concerné par les contrats d'agglomération, il n'en est pas de même pour les contrats de pays. Ceci engendre une multiplication et une juxtaposition de périmètres d'intercommunalité, sans véritable cohérence.

4.1.3. Les politiques de transports

En Suisse, les projets d'agglomération soutenus par la Confédération, que nous avons abordés dans le chapitre consacré à l'aménagement du territoire, comportent un dossier des transports qui en constitue le cœur. Suite aux travaux d'un groupe d'experts, le Conseil fédéral a décidé en 2001 qu'il s'engagerait davantage pour le trafic d'agglomération, compte tenu de la situation financière et juridique actuelle dans le domaine, à savoir un manque de financement très important aussi bien pour le rail que pour la route.

Pourtant, avec son contre-projet à l'initiative populaire dite 'Avanti', la Confédération avait trouvé un moyen d'assurer le financement du trafic d'agglomération. Le peuple ayant rejeté ce contre-projet, les possibilités de financement par la Confédération restent actuellement insuffisantes pour assurer le soutien financier des projets de nouvelles infrastructures dans les agglomérations, tel que prévu (participation annuelle d'environ 300 à 350 millions de francs pour les projets).

La loi pour la Protection de l'environnement de 1989 et ses deux ordonnances, pour la protection de l'air et la protection contre le bruit, ont eu aussi une incidence sur la manière de concevoir les politiques de transport.

Cependant en Suisse, en transports comme en urbanisme, les deux niveaux, cantonal et communal, bénéficient de compétences locales étendues, que nous expliciterons dans les deux études de cas correspondantes.

En France, le colloque de Tours de 1970 met l'accent sur la crise des transports en commun. Il crée une mobilisation qui va faire redémarrer

l'ensemble du secteur et est à l'origine d'une taxe sur les entreprises : le versement transport. Néanmoins, les résultats se feront attendre.

Au début des années 2000, les transports publics vont connaître un nouvel essor. Les projets de transports en site se multiplient et l'intermodalité se développe, pour rendre les transports publics crédibles face aux modes individuels. Cependant, des restrictions budgétaires drastiques y mettront fin rapidement et ils ne seront alors plus une priorité de l'Etat.

La compétence des transports est très fortement décentralisée (Lefèvre et Offner, 1990⁸⁵), ce qui n'est pas sans poser de problèmes pour l'organisation de l'intermodalité.

Dans le périmètre desservi par les transports urbains (PTU⁸⁶), un plan de déplacements urbains (PDU) doit être élaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU). Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il mène à repenser l'intermodalité, en prenant en compte tous les modes de déplacement et en mettant en lien les politiques de transport et d'aménagement du territoire. Cependant, l'inadéquation entre les périmètres des PDU et ceux des agglomérations entraîne de nombreuses difficultés pour régler les questions d'urbanisme (Offner, 2003⁸⁷).

Une des premières lois régissant l'organisation des transports publics est la loi d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI) de 1982, qui définit les compétences de chaque acteur. Elle énonce pour la première fois le droit au transport pour tous, qui '*permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité*'. Ce droit assure aux usagers l'information sur les moyens de transport dont ils disposent, ainsi que sur leurs modalités d'utilisation.

Au début des années 1990, une législation environnementale plus élaborée se développe et renforce le rôle des transports publics, comme

⁸⁵ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

⁸⁶ PTU: périmètre de transport urbain

⁸⁷ Op. cit.

alternative à la voiture. La loi sur l'air rend l'élaboration d'un PDU obligatoire dans le périmètre des transports urbains (PTU) des agglomérations de plus de 100'000 habitants. Cela marque la prise de conscience de la pollution issue de l'usage automobile (Bernat et Ollivier-Trigalo, 1997⁸⁸).

Quelques années plus tard, deux lois réglant l'aménagement du territoire vont voir le jour. La loi dite loi Pasqua, assure la cohérence entre les projets ayant des incidences sur l'aménagement du territoire. Elle fixe un critère d'accessibilité, lié au temps de trajet séparant un lieu d'une grande infrastructure routière ou ferroviaire. Cela entraîne le décloisonnement des modes, chacun étant complémentaire des autres pour assurer la performance fixée, et les transports urbains y participent. La loi dite loi Voynet permet quant à elle l'extension des périmètres de transports urbains (PTU), pour mieux prendre en compte l'étalement urbain.

En dépit des changements de ces dernières années, on assiste depuis 2004 au désengagement de l'Etat dans le financement des transports en commun en site propre (TCSP). En effet, les aides généreuses, entre autres raisons, ont encouragé de nombreuses collectivités à réaliser de tels projets. Le montant des subventions a alors très fortement augmenté, engendrant des coûts que l'Etat ne pouvait supporter. Il s'en est suivi des retards et la disparition de certains projets. Désormais, ce sont les collectivités territoriales qui doivent pallier ce manque.

L'organisation française des transports publics urbains repose sur deux spécificités : des autorités organisatrices des transports (AOT) et un financement assuré en grande partie par le versement transport des entreprises.

L'autorité organisatrice de transports gère les transports publics urbains dans le périmètre de transport urbain. Elle élabore le Plan de déplacements urbains (PDU) et développe des outils d'aide aux décisions concernant les pratiques de mobilité. Enfin, ces dernières années, les collectivités ont augmenté la participation des entreprises, qui représente entre 40 et 50% des revenus de transport. Elles se situent près des taux

⁸⁸ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

plafond. Il semble que l'on ait atteint un seuil, et qu'il soit difficilement acceptable d'augmenter encore cette taxe.

4.1.4. Synthèse des cadres institutionnels

Pendant soixante ans, la politique française d'aménagement du territoire a été marquée par l'évolution du rôle de l'Etat, qui est passé d'un pouvoir centralisateur à une autorité régulatrice, partenaire des collectivités territoriales. Suite à ces réformes, les échelles institutionnelles de planification du territoire se superposent, mais sans pour autant toujours se recouper.

Dans le domaine des transports urbains, le colloque de Tours, en alliant tous les acteurs autour des transports publics, a favorisé un renouveau au sein des politiques. Mais avec l'amélioration de l'offre, ce sont alors les déficits qui augmentent. Enfin, l'une des spécificités françaises, nous l'avons vu, est l'existence d'une autorité organisatrice des transports urbains, qui gère le réseau dans le périmètre des transports urbains. C'est cette autorité organisatrice qui bénéficie du versement transport.

En Suisse, le fédéralisme explique les différences notables des cadres institutionnels entre les Cantons, ceux-ci bénéficiant d'une large autonomie dans les champs de l'aménagement et des transports, tout en étant soumis aux lois fédérales dans ces domaines. C'est pourquoi leur description reste brève jusqu'ici. Les détails sont dès lors spécifiés pour chacune des deux agglomérations suisses dans le chapitre suivant, consacré aux éléments de contexte.

4.2. Eléments de contexte, institutions, répartition des compétences et enjeux de mobilité

Cette partie fournit des éléments de contextes sur les quatre agglomérations suisses et françaises. Son rôle est de comprendre les situations de départ de chacune d'entre elles, en termes de politiques locales, d'architecture institutionnelle et d'enjeux de mobilité, mais aussi de relever leurs particularités propres pour pouvoir ensuite entrer dans leurs trajectoires et les résultats qu'elles ont produits.

Cependant, nous rappelons que dans les deux cas suisses, viennent s'ajouter des informations plus détaillées sur les institutions et la répartition des compétences, ceci en raison du fédéralisme qui confère des caractéristiques propres à chaque canton dans ces domaines. Les éléments de contexte de Clermont-Ferrand et Grenoble sont issus d'une analyse secondaire de la recherche : *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations'* (Kaufmann et al. 2006) et du rapport : *'Réseaux techniques et changement social : les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?'* (FNRS division 1, Kaufmann et Maksim, 2009)

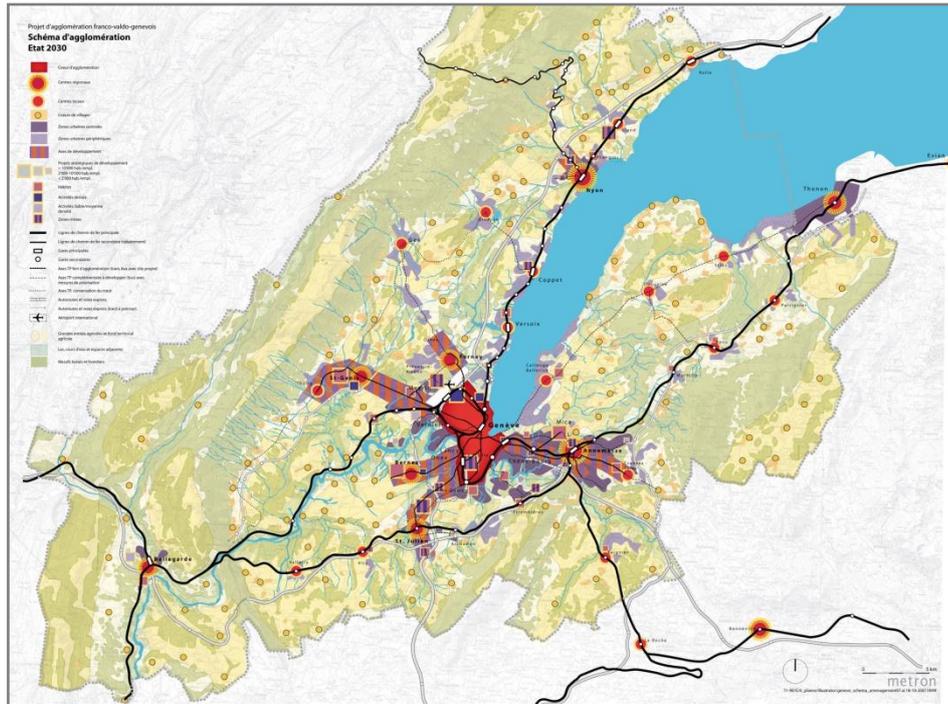
4.2.1. Genève : les enjeux d'une agglomération transfrontalière

La ville de Genève compte près de 190'000 habitants et en a gagné progressivement depuis trente ans, comme l'illustre le tableau 3 d'évolution de la population ci-dessous⁸⁹. Cette croissance reste exceptionnelle au regard des autres villes suisses, qui ont plutôt tendance à voir leur population baisser. Avec 11'900 habitants par km²⁹⁰, la ville se caractérise également par une très forte densité, contrastant avec le reste de l'agglomération, situé au-delà de la frontière.

⁸⁹ Source : OFS

⁹⁰ 2010

Fig. 1 – Carte du territoire transfrontalier de l'agglomération genevoise



Source : *Projet d'agglomération franco-valdo genevois, juin 2007*

Genève, qui a une longue tradition en matière d'aménagement avec ses nombreux documents et autres plans directeurs (Gallez et al., 2010)⁹¹, cumule bien des particularités. Canton-ville, l'agglomération couvre une grande partie de son territoire, déjà exigu, d'une superficie de 282,5 km²⁹². Son extension s'est vue limitée pour diverses raisons : la superficie peu étendue, les frontières administratives qui l'encerclent, à savoir 103 kilomètres partagés avec la France contre 4,5 avec le canton de Vaud voisin, mais aussi la frontière naturelle qu'est la ceinture verte agricole, protégée depuis 1952 et, à une échelle plus large, les frontières topographiques que sont les montagnes du Jura, du Vuache, du Salève et des Voirons. Dans cet espace contraint, le canton de Genève a vu sa population plus que doubler depuis la fin des années 1940, en passant d'environ 200'000 habitants à plus de 460'000 en 2010⁹³.

Toutes ces raisons expliquent en grande partie la forte contrainte exercée sur l'urbanisation, qui a conduit les autorités à 'construire la ville sur la

⁹¹ Depuis 1948, cinq plans directeurs : République et Canton de Genève, 1948, 1966, 1975, 1989, 2001.

⁹² Lac compris

⁹³ Source : OCSTAT (2010) *Evolution de la population résidente et du parc de logements dans le canton de Genève, de 1989 à 2009*.

ville'. Ainsi, le canton comme la ville de Genève ont gagné régulièrement en population ces trente dernières années. La population de l'agglomération transfrontalière, quant à elle, compte plus de 860'000 habitants⁹⁴

Tableau 3 – Evolution de la population du canton et de la ville de Genève entre 1970 et 2005

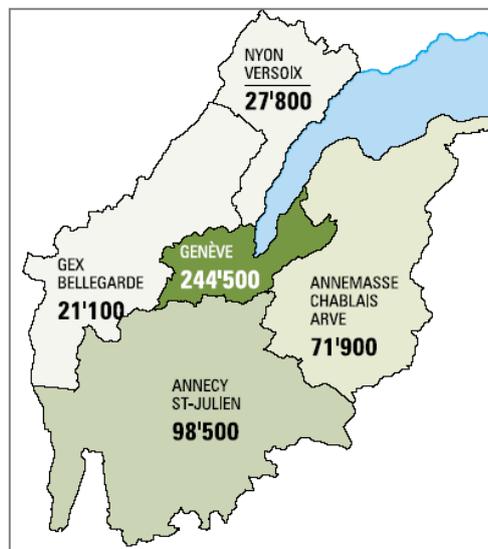
	1970	1980	1990	2000	2005*	2010*
Canton de Genève	331'559	349'040	379'190	413'673	440'982	461'579
Ville de Genève	173'618	156'505	171'042	177'964	185'028	190'509

*Source : OFS ; *OCSTAT*

Dès lors, l'extension de l'urbanisation s'est faite de manière particulière. En effet, à Genève demeure une forte densité au centre, à l'intérieur de la ceinture verte agricole protégée depuis 1952 et un étalement qui se développe en-dehors de cette ceinture avec une urbanisation diffuse plus marquée du côté français.

Genève concentre également la majeure partie des emplois de l'agglomération transfrontalière. Le déséquilibre du marché du travail de part et d'autre de la frontière est illustré par la figure suivante.

Fig. 2 – Emplois dans l'agglomération genevoise, en 2000



Source : Charte DTPR

⁹⁴ 860'694 habitants, source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2010

Enfin, le marché du logement est depuis longtemps particulièrement tendu à Genève, ce qui s'explique en grande partie par les éléments de contexte apportés plus haut : le territoire est restreint et contraint alors même que la croissance démographique, nous l'avons vu, se poursuit.

Tableau 4 – Taux de logements vacants dans l'agglomération de Genève, en %

	2002	2003	2004	2005
Logements vacants	0,27	0,21	0,21	0,21

Source : OFS

La ville de Genève est un lieu d'accueil pour de nombreuses instances internationales, et s'est ainsi depuis longtemps spécialisée dans la fonction politique. Au lendemain de la première guerre mondiale, en 1919, la Société des Nations s'y installe. Cette implantation, en même temps que celle du Bureau international du travail et celle de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, a considérablement renforcé le rôle de Genève sur la scène internationale.

Aujourd'hui, Genève abrite quelque 200 organisations internationales, gouvernementales ou non : l'Office des Nations Unies, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, l'Organisation Internationale du Travail, l'Organisation Mondiale de la Santé, le Haut Commissariat pour les Réfugiés, ou l'Organisation Mondiale du Commerce⁹⁵ en sont quelques exemples.

D'autres ingrédients viennent alimenter ce rayonnement international de Genève, à l'image des importantes activités dans les secteurs bancaire et financier, ou de la présence d'un aéroport international, situé à dix minutes seulement du centre-ville.

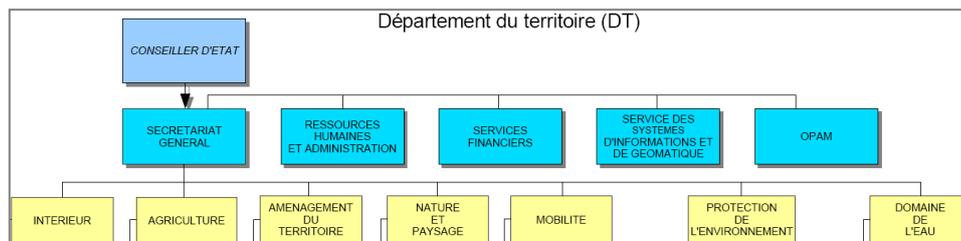
Sur le plan du contexte institutionnel, Genève représente un cas particulier en Suisse, dans le sens où l'aménagement du territoire et les transports sont du ressort du canton, qui détient l'ensemble des compétences décisionnelles dans le domaine. Les communes voient leurs marges de manœuvre réduites à un rôle consultatif. Elles émettent notamment des préavis sur les documents d'aménagement qui concernent

⁹⁵ Source : Ville de Genève.

leur territoire. Elles peuvent manifester leur opposition et recourir contre des décisions cantonales, mais dans tous les cas, leurs projets doivent se conformer aux objectifs du Plan directeur cantonal en vigueur.

Jusqu'à la fin de l'année 2004, plusieurs départements cantonaux se répartissaient les compétences de l'aménagement du territoire et des transports. Une réorganisation générale de ces départements a eu lieu en 2005, avec pour conséquence le changement de nom et parfois de contenu des sept départements. Mais le changement majeur issu de cette réorganisation en matière de transports et d'urbanisme est la réunion, au sein du nouveau Département du territoire (DT) de l'Aménagement du territoire et de l'Office cantonal de la mobilité (OCM), anciennement Office des transports et de la circulation (OTC) (fig. 3). Le regroupement des deux secteurs sur le plan administratif semble refléter un changement des pratiques et une volonté de concrétiser leur coordination à travers de nouveaux projets.

Fig. 3 – Organigramme du Département du Territoire, législature 2005-2009 (partiel)



Source : État de Genève

Plusieurs commissions consultatives ont été progressivement créées à Genève et concernent pour beaucoup les domaines de l'aménagement du territoire et des transports. C'est le cas par exemple de la Commission consultative de la circulation (CCC) qui regroupe l'Office Cantonal des Transports et de la Circulation et des représentants des Transports Publics Genevois, de la Ville de Genève et d'associations actives dans le domaine des transports, de la Commission d'urbanisme⁹⁶, créée en 1961 pour développer le Plan directeur, ou encore de la Commission pour l'aménagement du territoire, créée à partir de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et qui travaille sur l'élaboration du Plan directeur

⁹⁶ République et Canton de Genève (1962-2006)

cantonal en sont les exemples principaux. Enfin, le Comité régional franco-genevois (CRFG) s'appuie sur une conception régionale plus étendue de l'aménagement en prenant en compte tout le bassin franco-valdo-genevois.

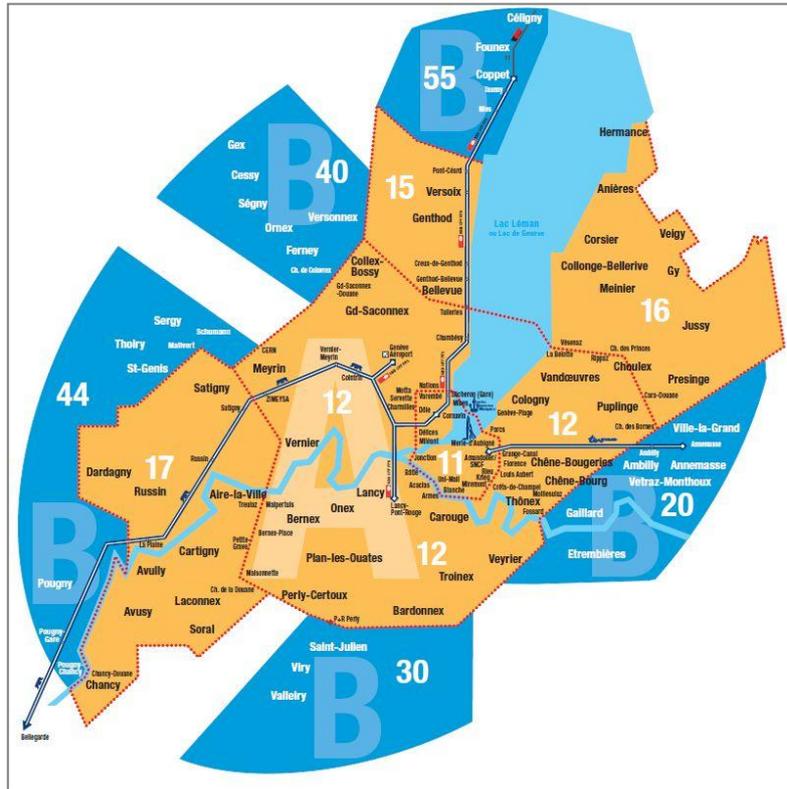
En ce qui concerne les enjeux de mobilité, Genève a déployé, depuis les votations décisives des années 1980, des efforts importants pour l'extension du réseau de transports publics (République et Canton de Genève, 1992a), d'ailleurs toujours en cours, tout en continuant pendant longtemps à miser sur une double accessibilité au centre, aussi bien par l'automobile que par les transports publics. Le canton n'a pas souhaité prendre des mesures qui soient contraignantes pour le trafic automobile, et a donc mis en œuvre parallèlement les mesures en matière de transports publics :

'Parce que l'on n'a jamais réellement fait quelque chose contre la voiture ou, tout du moins, on n'a jamais fait en sorte que ce soit autre chose qu'une alternative' (entretien du 18 juillet 2006)⁹⁷.

Le réseau de transports urbains se compose actuellement de six lignes de tramway, qui seront complétées par des extensions prévues ces prochaines années ainsi que par de nouvelles lignes. La dernière ligne en date, la ligne 14, a été inaugurée en décembre 2007. Elle relie Cornavin à Meyrin et au Cern. Un grand nombre de lignes de bus viennent également compléter le réseau genevois. Quant à la communauté tarifaire UNIRESO, elle intègre depuis peu les partenaires de la France voisine.

⁹⁷ La liste complète des entretiens menés auprès des acteurs locaux se trouve en annexe.

Fig. 4 – Périmètre du réseau de transports publics genevois (Unireso – canton de Genève en jaune)



Source : UNIRESO

Le réseau routier se compose, entre autres, d'une petite ceinture au centre et d'un contournement autoroutier qui a vu le jour en 1993, et dont la construction faisait partie d'une étape des mesures qui ont été décidées suite aux votations clé des années 1980. Il a été inauguré en même temps que la centrale de surveillance autoroutière (November 2004).

L'une des particularités genevoises réside dans le trafic automobile transfrontalier, lié aux trajets des pendulaires. Ce trafic s'est fortement accru ces dernières années et pose de nombreux problèmes, qui sont en grande partie à l'origine des collaborations entre partenaires français et suisses. Ainsi, près de 50'000 frontaliers se rendent chaque jour à Genève, dont environ 3% seulement utilisent les transports en commun, en raison d'une offre très lacunaire⁹⁸. L'amélioration majeure prévue est la

⁹⁸ Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

réalisation de la ligne ferroviaire reliant Genève à Annemasse en passant par la gare des Eaux-Vives, le projet CEVA⁹⁹.

Sur le plan des pratiques de déplacements de la vie quotidienne, relevons que la part modale de l'automobile a été croissante jusqu'au début des années 2000. En 2000, lors du microrecensement transports, elle atteint ainsi globalement 51,4% des déplacements à l'échelle du canton et 77,2% des kilomètres parcourus¹⁰⁰, contre 42,2% et 68,6% cinq ans plus tard. Lors de l'édition suivante du microrecensement, en 2005, la part de l'automobile avait sensiblement baissé, ne se situant plus qu'à 42,2% des déplacements et 68,6% des kilomètres parcourus. Cette baisse s'accompagne d'une hausse des ménages non-motorisés, qui passe de 20% des ménages en 2000 à 24% en 2005. Notons que cette baisse est particulièrement marquée en Ville de Genève, passant de 30% à 36%.

Les répartitions modales sont très fortement contrastées entre les localisations. Ainsi, pour les habitants de la Ville de Genève, la baisse de la part de l'automobile est forte et constante depuis 1994, alors que l'utilisation des transports publics augmente. Dans les communes denses d'agglomération en revanche, si la part de l'automobile diminue depuis 2000, cela se fait au profit de la marche à pied et seulement assez marginalement des transports publics. La même tendance peut être observée dans les tissus périurbains¹⁰¹.

4.2.2. Berne : des politiques régionales dans la capitale helvétique

Le canton bilingue de Berne est, de par sa taille et sur le plan démographique, le deuxième canton de Suisse. La ville de Berne, chef-lieu du canton et capitale helvétique, est prise dans une boucle de l'Aar et se situe à l'entrée de la vallée du même nom, qui mène à l'Oberland bernois. Dès les années 1950, après une phase de densification de la ville-centre, l'urbanisation commence à s'étendre, se caractérisant par la fuite d'une partie de la population du centre vers les communes suburbaines, et par

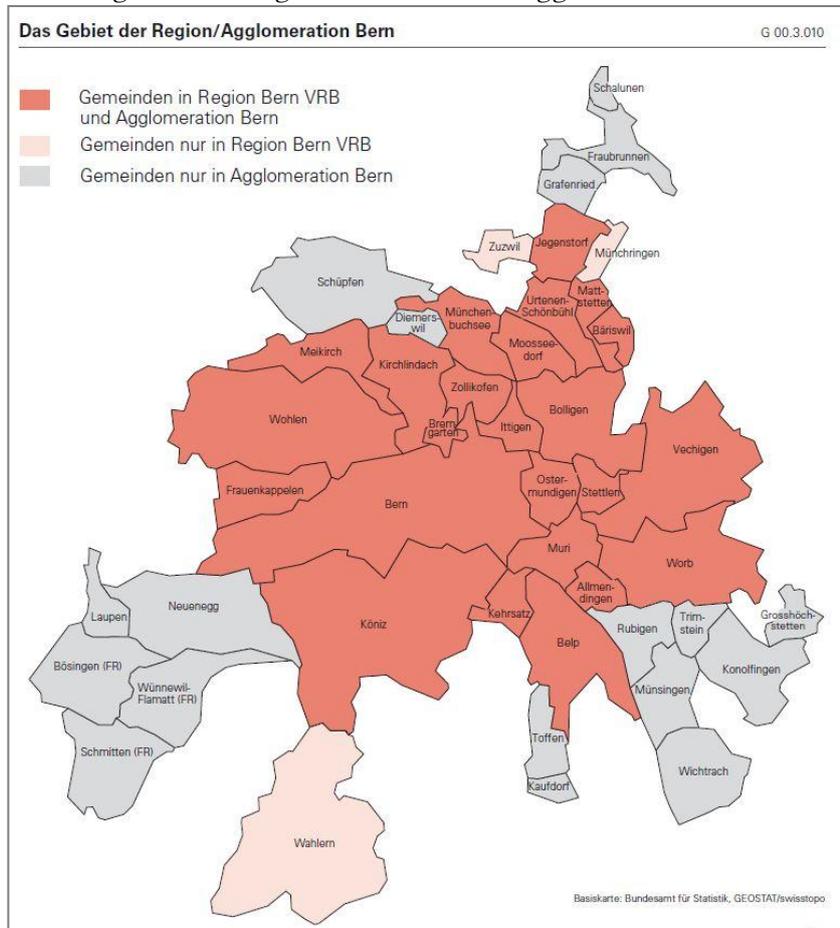
⁹⁹ Ligne ferroviaire de type RER en cours de construction, reliant la gare principale de Cornavin, à Genève, aux Eaux-Vives, puis à Annemasse.

¹⁰⁰ Source : Microrecensement transports 2000 et 2005, OCSTAT 2009 et 2010.

¹⁰¹ Source : op. cit.

la suite périurbaines (Lüthi et Meier, 1998). Les deux figures suivantes illustrent l'étendue de l'agglomération et le type de communes qui la composent.

Fig. 5 – La Région de Berne et l'agglomération bernoise

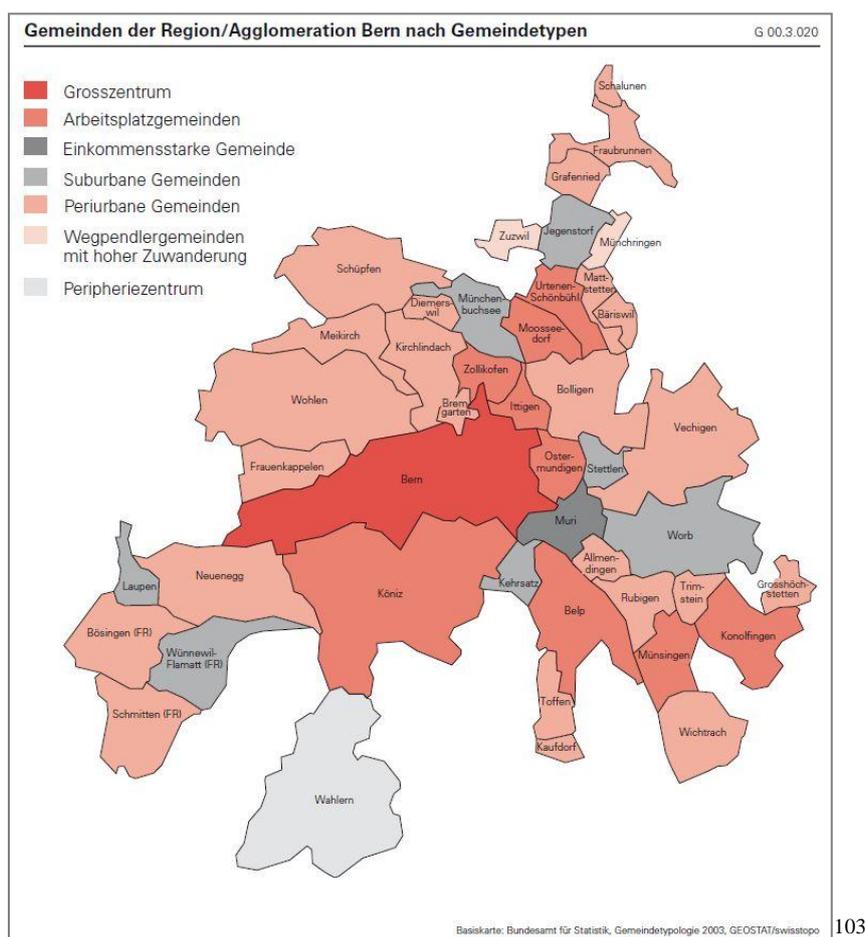


102

Source : Statistikdienste der Stadt Bern, 2006

¹⁰² Légendes : Gemeinden in Region Bern VRB und Agglomeration Bern : communes dans la région de Berne VRB et dans l'agglomération de Berne ; Gemeinden nur in Region Bern VRB : communes seulement dans la région de Berne VRB ; Gemeinden nur in Agglomeration Bern : communes seulement dans l'agglomération de Berne. VRB : Verein Region Bern (association de communes région Berne).

Fig. 6 – Types de communes de la région/agglomération de Berne



Source : Statistikdienste der Stadt Bern, 2006

Sur le plan démographique, Berne connaît une stagnation depuis un certain temps, et même une perte de population en ville. Ainsi, la commune de Berne compte actuellement un peu plus de 128'000 habitants¹⁰⁴, avec 2'367 habitants par km² et en a perdu un nombre considérable ces dix dernières années. Quant aux 47 communes du périmètre de la Verein Region Bern¹⁰⁵, d'une étendue de 484 km², elles comptaient en 2005 environ 323'972 habitants, contre près de 350'000 habitants pour l'agglomération, selon la définition de l'OFS.

¹⁰³ Légendes: Grosszentrum: commune centre; Arbeitsplatzgemeinden: communes d'emplois; Einkommensstarke Gemeinde: communes à hauts revenus; Suburbane Gemeinden: communes suburbaines; Periurbane Gemeinden: communes périurbaines; Wegpendlergemeinden: communes pendulaires; Peripheriezentrum: centre périphérique.

¹⁰⁴ OFS, 2000

¹⁰⁵ Association de communes de la région de Berne (VRB), devenue depuis 2010 la Regionalkonferenz Bern-Mittelland, qui comprend désormais 98 communes.

Tableau 5 – Evolution de la population de l'agglomération et de la ville de Berne entre 1970 et 2000

	1970	1980	1990	2000
Région VRB	296'128	302'897	309'494	303'061
Agglomération de Berne	329'156	348'745	351'084	349'096
Ville de Berne	162'405	145'254	136'338	128'634

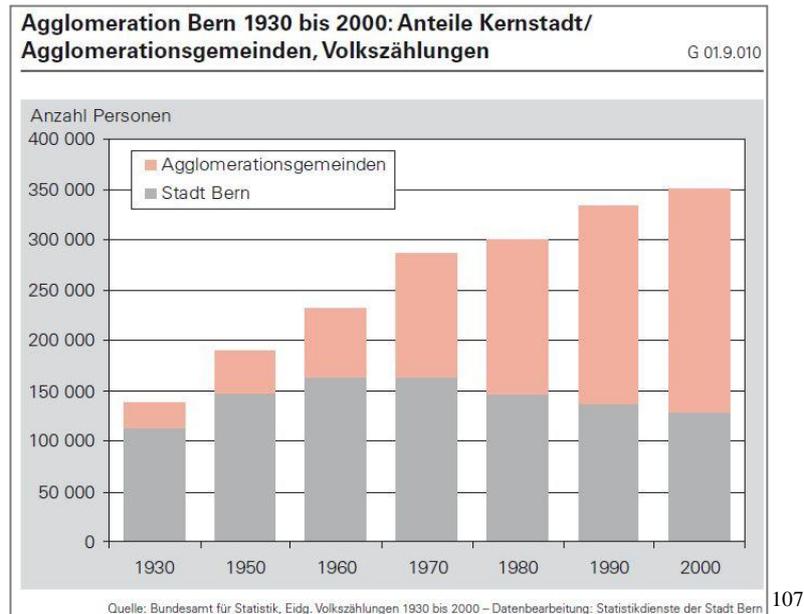
Source : OFS, Statistikdienste der Stadt Bern, 2006

De l'évolution démographique observée à Berne ces dernières décennies, nous pouvons faire deux constats. D'une part, nous observons une perte de la population dans la commune de Berne, contrebalancée par une croissance dans les communes alentours. Sur la période observée en effet, Berne perd près d'un cinquième de sa population, alors que celle de l'agglomération augmente, elle, de 6%. Toutes les communes de la région (hormis Ostermundigen) connaissent une croissance démographique entre 1970 et 2000, et certaines d'entre elles se démarquent clairement en enregistrant plus d'un doublement de la population (Wohlen, Moosseedorf, Bärswil et Urtenen-Schönbühl). D'autre part, la figure suivante nous montre une croissance constante de l'agglomération depuis les années 1930. En 2000, seul un peu plus du tiers de la population de l'agglomération habite dans la ville de Berne¹⁰⁶.

Dans l'ensemble, contrairement à la forte pression démographique que connaît Genève sur la même période, Berne gère une population plus stable, mais qui se répartit différemment au fil des années. Le développement démographique est donc dynamique en termes de répartition, mais non en nombre d'habitants.

¹⁰⁶ Sources : OFS, Canton de Berne et Statistikdienste Bern.

Fig. 7 – Evolution démographique de l'agglomération et de la ville centre de Berne, de 1930 à 2000, recensements



Source : Statistikdienste der Stadt Bern, 2006

Dans le secteur de l'emploi, le périmètre de la VRB compte environ 221'000 actifs répartis dans 16'000 entreprises du secondaire et du tertiaire, contre 4'700 actifs dans l'agriculture¹⁰⁸. La ville compte près de 148'000 actifs¹⁰⁹. Environ 54'000 d'entre eux y travaillent et y habitent et les autres 94'000 s'y rendent depuis leur commune. De fait, le nombre de personnes travaillant dans la ville de Berne dépasse celui des habitants. Le déséquilibre entre le développement démographique peu dynamique et celui des emplois est aujourd'hui contré au moyen de la politique bernoise des Pôles de Développement Economique (Canton de Berne, 2000-2006), entre autres mesures, qui a permis d'amorcer un certain changement.

La problématique du logement à Berne pose nettement moins de problèmes qu'à Genève, par exemple, qui est l'une des régions les plus touchées en Suisse par la pénurie de logements vacants. En 2006, le taux de la ville de Berne s'élevait à 0.50 et celui du Canton à 1.10% en 2009¹¹⁰.

¹⁰⁷ Légendes: Anzahl Personen: nombre de personnes; Agglomerationsgemeinden: communes d'agglomération; Stadt Bern: ville de Berne.

¹⁰⁸ VRB, 2007

¹⁰⁹ Statistikdienste der Stadt Bern, 2000

¹¹⁰ Source : OFS

La commune de Berne est le chef-lieu du canton, mais également la capitale politique du pays. La vieille ville, dont le plan médiéval est resté intact, est inscrite au patrimoine de l'UNESCO depuis 1983.

Berne est une ville d'administration et de gouvernement. De nombreuses entreprises y ont leur siège, comme la Poste ou les Chemins de Fer Fédéraux, bien que depuis quelques années, des milliers d'emplois aient été déplacés et implantés dans les communes avoisinantes, afin de rééquilibrer l'habitat et l'emploi dans le cadre des programmes Pôles de Développement Economique. La Confédération a joué également un rôle dans ce processus de rééquilibrage en décidant en 1986, après des années de pourparlers, de décentraliser plusieurs offices fédéraux.

De plus, la ville abrite l'administration fédérale, cantonale et municipale à la fois et plus de 80 ambassades et consulats y sont représentés :

'Ich denke, die politische Situation in der Region Bern ist auch speziell. Bundesstadt, Kantonsstadt, und dann die Kernstadt Bern'¹¹¹ (entretien du 15 décembre 2006).

Concernant l'organisation institutionnelle bernoise dans les domaines qui nous intéressent ici, ce sont les deux départements de la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (JCE) et la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE) qui sont concernés par les questions d'aménagement du territoire et de transports (Canton de Berne, 2007).

Les communes bénéficient d'une grande autonomie¹¹², surtout si l'on fait une comparaison avec Genève, où les compétences décisionnelles sont essentiellement concentrées au niveau cantonal. Cette autonomie communale est par ailleurs légiférée par la Constitution cantonale, selon laquelle *'Le droit cantonal accorde aux communes la plus grande liberté de décision possible'*. Celles-ci sont d'ailleurs en charge de l'aménagement du territoire communal. L'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), qui fait partie de la Direction de la

¹¹¹ *'Je pense que la situation dans la région de Berne est aussi spéciale. Capitale helvétique, cantonale, et ville-centre à la fois'*.

¹¹² Cette autonomie est plus importante par la façon dont elle est strictement respectée, à tous les niveaux, que par son étendue effective.

justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques, est compétent en matière de développement territorial au niveau cantonal et exerce la surveillance sur l'aménagement du territoire régional et communal.

Dans cette structure cantonale, les transports et l'aménagement appartiennent à des départements distincts – à l'inverse du cas genevois. Nous le verrons, cette structure n'est pas nécessairement déterminante, et n'a d'ailleurs pas empêché Berne d'appliquer concrètement des mesures de coordination entre les champs des transports et de l'urbanisme, facilitées par une vision commune aux acteurs des différents secteurs concernés.

Bien que le Canton conserve son rôle de décideur, les communes bernoises bénéficient donc d'une grande autonomie, légiférée :

'Le canton prend la décision finale. Pour l'aménagement du territoire, pour les zones de construction et tout cela. Vous connaissez le mot 'Autonomie der Gemeinde'. Dans le canton de Berne, cette autonomie est très avancée et importante, mais c'est aussi parfois la difficulté (...). Il y a des petites communes qui disent qu'elles ont aussi le droit d'avoir des zones de construction pour dix maisons' (entretien du 18 juillet 2007).

À un *niveau intermédiaire*, la *Verein Region Bern*¹¹³ et la *Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland*¹¹⁴ ont jusqu'à récemment associé les communes de l'agglomération sur les thématiques de l'aménagement et des transports et ont projeté ensemble la mise en place d'une gouvernance régionale réunissant les deux associations de communes – de périmètre distinct – ainsi que le domaine de la culture¹¹⁵. Avec sa conférence régionale, le champ des transports publics a donc bénéficié d'une organisation particulière, définissant ses souhaits ou ses objectifs et les transmettant au Canton pour décision finale. Une procédure identique s'appliquait pour l'aménagement du territoire. Ce niveau intermédiaire qui s'insère entre les niveaux communal et cantonal n'est pas né directement d'une volonté de coordination des secteurs de l'aménagement

¹¹³ À ce sujet : VRB 2005, 2006a/b

¹¹⁴ Conférence régionale des transports Berne-Mittelland (RVK4)

¹¹⁵ Depuis 2010 : Regionalkonferenz Bern-Mittelland

et des transports qui serait particulière à Berne. Il trouve d'abord son origine dans une réforme administrative de régionalisation du canton qui a eu lieu dès la fin des années 1960 et qui a facilité cette coordination en mettant une telle structure à disposition.

Dans le domaine des transports, les compétences décisionnelles reviennent au canton. En revanche, la ville de Berne fait figure d'exception en étant elle-même propriétaire d'une majeure partie du réseau routier. Il n'y a quasiment aucune route cantonale dans la commune de Berne, ce qui lui laisse un champ d'action très étendu. La ville peut donc décider elle-même du sort de ses routes et de leur aménagement. Pour le reste, toutes les routes importantes du canton appartiennent au canton, ce qui signifie que celui-ci peut fixer sa propre organisation des transports.

Les plans d'aménagements locaux sont élaborés et révisés par les communes elles-mêmes, bien que ceux-ci ne soient véritablement valables que lorsque le canton les approuve. Le canton en vérifie déjà les versions provisoires et s'assure que ces documents soient bien compatibles avec les objectifs du plan directeur. Cependant, grâce à l'autonomie des communes, il devrait apporter des arguments extrêmement forts pour pouvoir réellement s'y opposer :

'Parce que l'autonomie des communes dans l'aménagement de l'espace, dans la planification des zones, est incontestée' (entretien du 14 décembre 2006).

Nous pouvons ainsi remarquer que le plan directeur cantonal ne contient pas suffisamment de détails ou d'éléments qui pourraient être violés par la planification communale, contrairement à d'autres cantons qui dirigent et contrôlent presque tous les détails du niveau communal à partir de leur plan directeur (Canton de Berne, 2001).

Si l'on en vient aux questions de mobilité, la politique de transports du canton de Berne (Kanton Bern 2003 et 2004), spécifiée dans sa constitution et dans le plan directeur cantonal, met l'accent sur la nécessité de satisfaire les besoins en mobilité grâce à un réseau de transports performant et à une offre de qualité. Ceci afin de favoriser les

développements social, culturel et économique. De plus, il s'agit de stabiliser ou réduire les répercussions négatives du trafic sur l'homme et sur l'environnement et de promouvoir une occupation judicieuse du territoire. Dans cette approche, les ressources doivent également être utilisées de manière rationnelle et proportionnée. Enfin, le bon fonctionnement des réseaux routier et ferroviaire doit être garanti¹¹⁶.

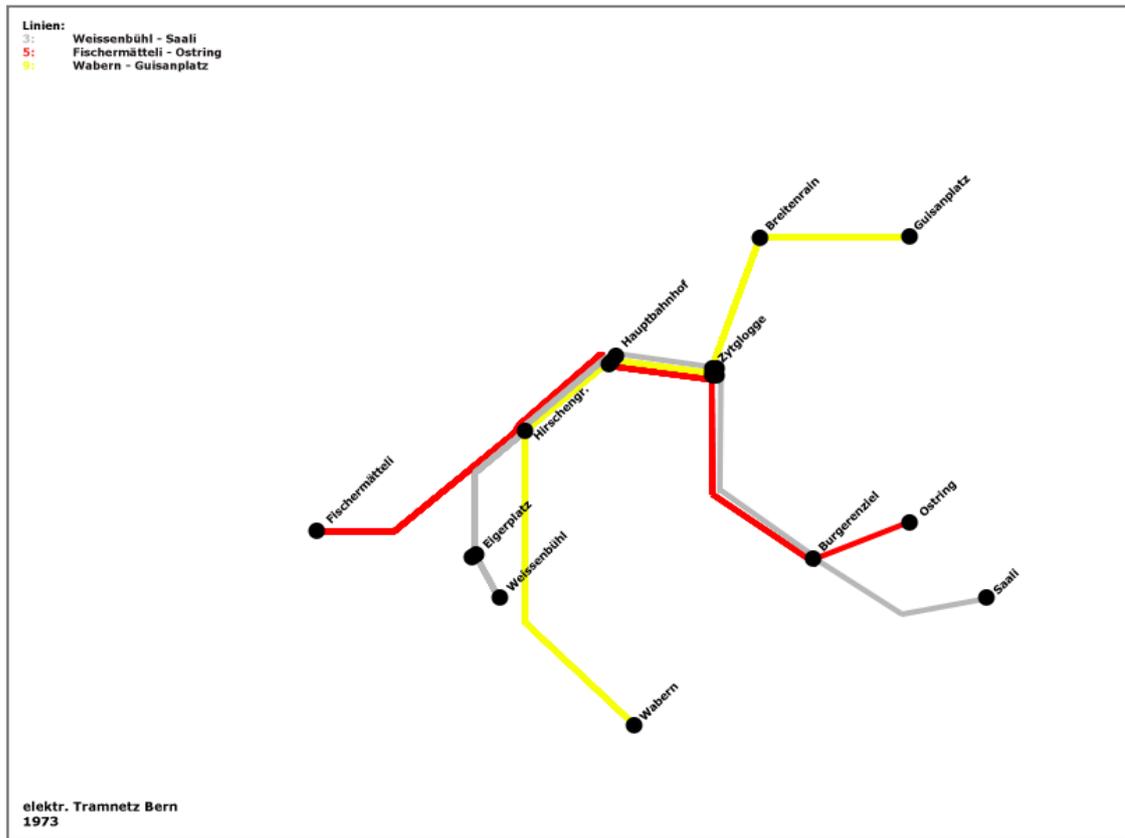
Concernant l'utilisation des moyens de transport, Berne se caractérise par des taux d'utilisation des transports publics très élevés (28% des déplacements en 2000), et une utilisation modérée de l'automobile dans la vie quotidienne. Ceci se traduit notamment dans les taux de motorisation : 27% des ménages de l'agglomération ne disposent pas d'une automobile personnelle (en 2005), mais en revanche, les abonnements de transports publics sont très répandus : 12% des ménages comprend au moins une personne disposant d'un abonnement général, 38% d'un abonnement ½ tarif (en 2005)¹¹⁷. Cette situation s'explique en bonne partie par une offre ferroviaire régionale et interrégionale de qualité, une politique restrictive en matière de circulation et de stationnement – spécialement dans la ville-centre – et la forte concentration d'emplois à proximité de la gare de Berne.

La convergence de toutes les lignes vers la gare, située en plein centre de la ville de Berne, est une grande particularité des transports publics bernois. Le réseau de tramway a été partiellement sacrifié, déjà dans les années 1940, avec le remplacement de la plus ancienne ligne menant de la gare principale au *Bärengraben* par une ligne de bus, considéré alors comme plus économique sur les lignes peu chargées. En 1959 et en 1965, deux autres lignes seront démontées : la ligne reliant la gare principale à la Länggasse et la ligne de Friedhof à Brückfeld. Mais, et ceci est sans doute déterminant pour l'évolution à venir, les trois principales lignes qui constituent l'ossature du réseau actuel seront préservées (lignes 3, 5 et 9), comme le montre l'illustration 8 ci-dessous (Städtische Verkehrsbetriebe Bern, 1993).

¹¹⁶ Tiré du Rapport de synthèse 2005 sur les projets d'agglomération du Canton de Berne.

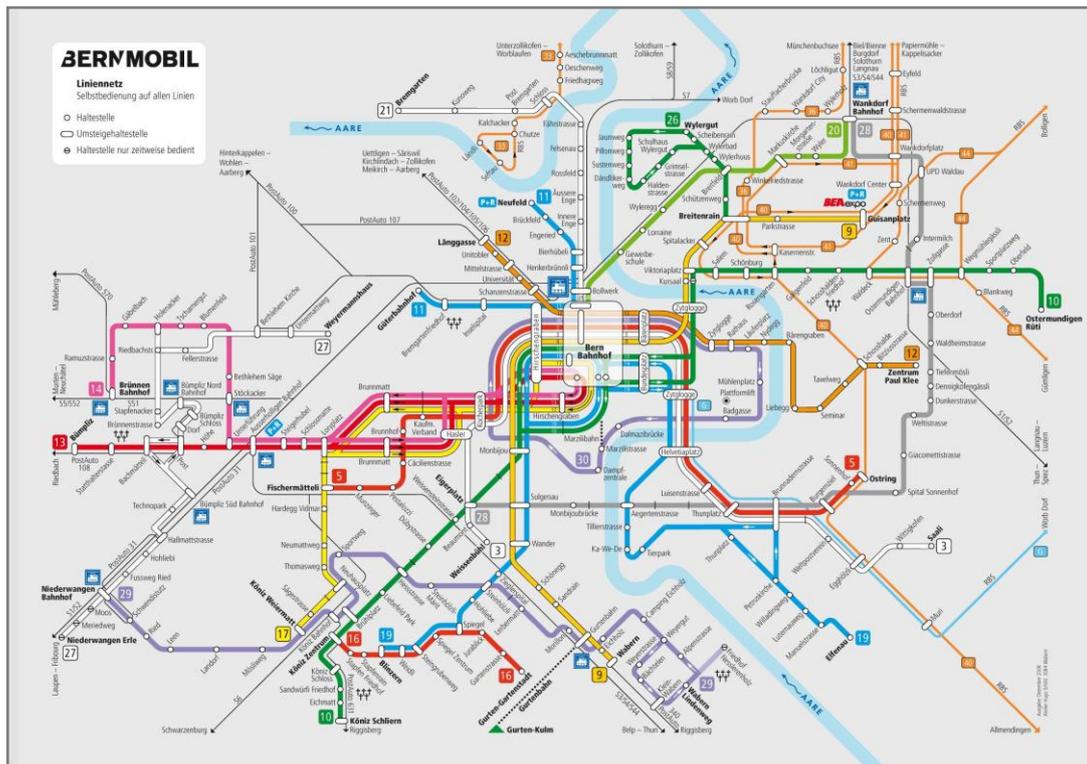
¹¹⁷ Sources : microrecensements transports, OFS.

Fig. 8 – Réseau de tramway bernois, 1973



Source : BernMobil

Fig. 9 – Le réseau de transports publics bernois Bernmobil

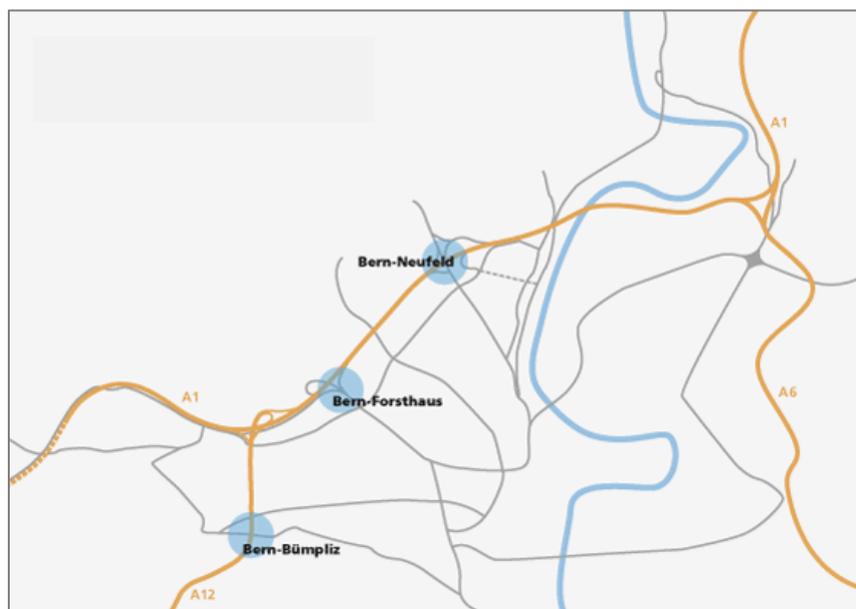


Source : Bernmobil

Actuellement, les transports publics sont organisés en communauté tarifaire, appelée LIBERO. Les trois lignes de tramway qui totalisent 17 kilomètres et les 19 lignes de bus qui forment un réseau de 120 kilomètres sont complétées par un réseau performant et étendu de S-Bahn (RER) en étoile à 13 branches, qui se rend jusqu'à Thoun, Schwarzenburg, Fribourg, Payerne, Neuchâtel, Bienne, Soleure, Burgdorf et Langnau. La réalisation de la nouvelle ligne de tramway Bern-West est, quant à elle, prévue pour fin 2010. Après un refus en votation populaire – par le canton, elle a été ensuite approuvée lors de la seconde tentative. Le projet avait été retravaillé pour en réduire les coûts et adapter le concept, notamment le tracé de la ligne. Une étude analyse actuellement les possibilités de réalisation d'une ligne supplémentaire en direction d'Ostermundigen. En outre, la place de la gare de Berne a subi récemment de grands travaux de rénovation et de réaménagement, achevés fin 2008.

L'atout du réseau routier bernois est de posséder depuis longtemps une autoroute de contournement, qui a permis d'éviter en bonne partie la paralysie de trafic des années de l'euphorie automobile, ce qui s'est produit dans bien d'autres agglomérations. Ce contournement est cependant partiel, et ne forme donc pas une boucle complète. Deux autoroutes le constituent, au nord et à l'est (*Nordring* et *Ostring*).

Fig. 10 – Réseau autoroutier de contournement à Berne



Source : Office fédéral des routes – Stadttangente Bern

4.2.3. Clermont-Ferrand : la place de la voiture dans la ville de Michelin¹¹⁸

Clermont-Ferrand est une ville qui semble pâtir encore actuellement d'une certaine image de faible urbanité, et qui peine à être reconnue comme un véritable centre urbain. L'exemple des citations qui suivent l'illustrent bien : *'[Clermont-Ferrand] est fréquemment perçue comme une ville moyenne de province, alors que l'agglomération compte plus de 350'000 habitants (...). A travers le provincialisme de l'image, c'est l'idée de l'immobilisme culturel, de l'ennui, de la faiblesse de l'initiative qui transparait (...). Pire, à cette ville est associée l'image d'une ville laide et noire en raison de la pierre de Volvic et, surtout, de la cathédrale, principal monument visible depuis l'autoroute pour les automobilistes venant de Lyon ou du Nord. De même, cette image triste est combinée avec la couleur des pneumatiques et des fumées supposées : c'est Michelin-ville l'industrielle'* (Chighier-Riboulon, 2002¹¹⁹).

Fig. 11 – Cathédrale de Clermont-Ferrand



Photo : H. Maksim

¹¹⁸ Issu de la recherche *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations'* (Kaufmann et al. 2006) et du rapport de recherche *'Réseaux techniques et changement social : les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?'* (FNRS division 1, Kaufmann et Maksim, 2009).

¹¹⁹ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

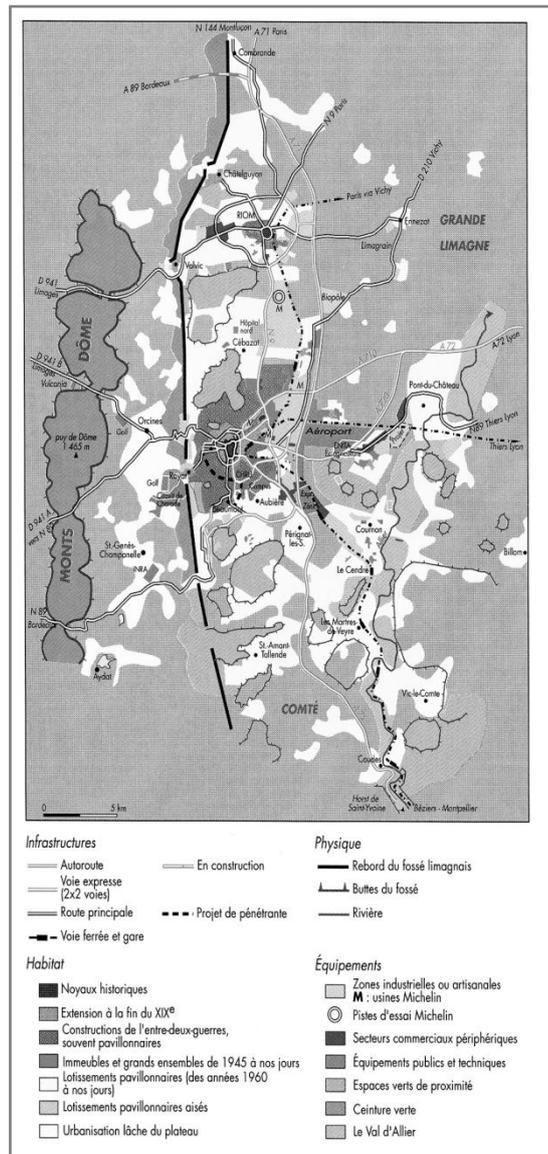
Cette citation suit le même ordre d'idées : '*Clermont-Ferrand présente une offre plutôt inférieure à celle des métropoles de même taille. L'écart avec les plus grandes métropoles françaises reste important, s'accroissant sensiblement et l'évasion est bien réelle*' (Laumière et Mainet-Valleix 2002 : 76¹²⁰).

Pourtant, la ville centre compte actuellement environ 140'000 habitants et est au coeur d'une aire urbaine de plus de 600'000 habitants, incluant Riom, Issoire, Thiers et Vichy. Clermont-Ferrand est au centre d'une communauté urbaine créée en 1999, Clermont Communauté, présidée par son Maire et regroupant 18 communes. Capitale de la région Auvergne, Clermont-Ferrand est aussi un centre économique et administratif important qui abrite notamment le siège mondial de Michelin (14'000 emplois, premier employeur de la région urbaine), un centre hospitalier universitaire de 6'500 lits (sixième de France en taille) et deux universités totalisant près de 31'000 étudiants¹²¹.

¹²⁰ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

¹²¹ Op. cit.

Fig. 12 – Morphologie urbaine de Clermont-Ferrand – Riom



Source : Faucon 2002¹²²

Le rayonnement national et international de Clermont-Ferrand est au coeur de l'action publique. La municipalité de Clermont-Ferrand vise à mieux la placer dans le réseau urbain national. C'est ainsi, entre autres réalisations, qu'elle a investi dans la construction d'un nouveau palais des congrès et d'un Zénith.

Sur le plan démographique, la population de Clermont Communauté vieillit : la sous représentation des moins de 20 ans y est particulièrement marquée et la tendance s'est accentuée entre les recensements de 1990 et

¹²² Dans : *Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations* (Kaufmann et al. 2006)

de 1999. Cela s'explique en bonne partie par le fait que les jeunes ménages avec enfants préfèrent s'installer plus loin en périphérie. Cette tendance peut être illustrée par l'évolution de la croissance démographique depuis la Seconde Guerre Mondiale, qui montre que depuis le recensement de 1975, l'essentiel de la croissance démographique de la région de Clermont-Ferrand se fait en-dehors du territoire de Clermont Communauté.

Tableau 6 – Croissance démographique de la région urbaine de Clermont-Ferrand¹²³

	<i>1946</i>	<i>1962</i>	<i>1975</i>	<i>1990</i>	<i>1999</i>
Commune de Clermont-Ferrand	*	*	*	137'000	136'000
Clermont Communauté	146'000	184'000	255'000	256'000	261'000
Grand Clermont	235'000	277'000	363'000	397'000	410'000
Aire Urbaine	478'000	508'000	580'000	598'000	604'000

Dans le secteur du logement, les prix pratiqués à Clermont-Ferrand sont bas, que ce soit pour l'achat ou pour la location (Clermont Communauté en Chiffres, 2002¹²⁴). L'accès au logement est dès lors plus aisé financièrement que dans les autres agglomérations. De plus, la périurbanisation qui se développe dans l'aire urbaine de l'agglomération est très importante et renvoie à une aspiration de 'vivre à la campagne', qui semble particulièrement présente en Auvergne.

Cette périurbanisation concerne non seulement le logement, mais aussi l'emploi, qui s'est délocalisé dans les périphéries d'agglomération nord et sud le long de l'axe autoroutier de l'A89. Relevons enfin la très forte présence des centres commerciaux et des hypermarchés en entrées de ville, dont l'accessibilité est exclusivement automobile. L'offre commerciale est très développée à Clermont-Ferrand en rapport avec la taille de l'agglomération, comme l'illustre la photo ci-dessous, prise lors du travail de terrain.

¹²³ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

¹²⁴ Op.cit.

Fig. 13 – Exemple de zone commerciale en entrée de ville à Clermont-Ferrand



Photo : H. Maksim

En conséquence de cet étalement urbain très marqué, la densité de population est globalement faible. Elle s'établit à 3'214 habitants au km² pour la commune centre. Pour l'ensemble de Clermont Communauté, elle est de 1'412 habitants au km². Sur l'aire urbaine entière, ce chiffre passe à 227 habitants au km² (recensement 1999¹²⁵).

Autre conséquence de la périurbanisation : l'aire urbaine de Clermont-Ferrand est passablement ségréguée. Si la ville centre se caractérise par une population homogène grâce à une politique du logement social très active et équilibrée entre les différents quartiers, à l'échelle de l'aire urbaine, une ségrégation marquée entre les communes peut être identifiée.

La ségrégation observée entre les communes s'explique d'une part par la fuite des familles de 'classes moyennes' aux abords de la ville dans des logements individuels, et d'autre part par l'absence de politique sociale de logement dans de nombreuses communes. Ainsi, le statut d'occupation des logements met en évidence de grandes différences entre les communes de la communauté. Si le taux de propriétaires ne s'élève qu'à 31% dans la

¹²⁵ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

commune de Clermont-Ferrand, toutes les autres communes révèlent des taux de propriétaires de plus de 50% (entre 51% à Aulnat et 80% à Nohanent)¹²⁶.

Clermont-Ferrand est une agglomération qui s'est structurée autour de l'automobile essentiellement, comme l'illustrent les chiffres d'évolution de la répartition modale dans les enquête-ménages de 1969 et de 1992. En 1969, 46% des déplacements étaient réalisés à pied, 33% en automobile et 9% en transports en commun. En 1992, ces mêmes pourcentages représentent, dans le même ordre, 24%, 64% et 9%. En un peu plus de vingt ans, la part de l'automobile a presque doublé. La part des transports publics demeure très faible pour une agglomération de plus de 300'000 habitants. L'enquête ménage-déplacement datant de 2003 indique que la tendance se poursuit : si les déplacements réalisés à pied représentent 26%, soit une légère progression, la part de l'automobile a cependant elle aussi progressé, et se situe désormais à 67%, tandis que les transports en commun ne représentent plus que 7% des déplacements.

Les résultats du recensement de 1999 précisent ces observations pour les déplacements domicile-travail. En différenciant les pratiques par contexte de résidence, ils mettent en relief une très forte domination de l'usage automobile dès que l'on sort de la ville-centre de Clermont-Ferrand.

¹²⁶ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

Tableau 7 – Répartition modale pour les déplacements domicile-travail, en %

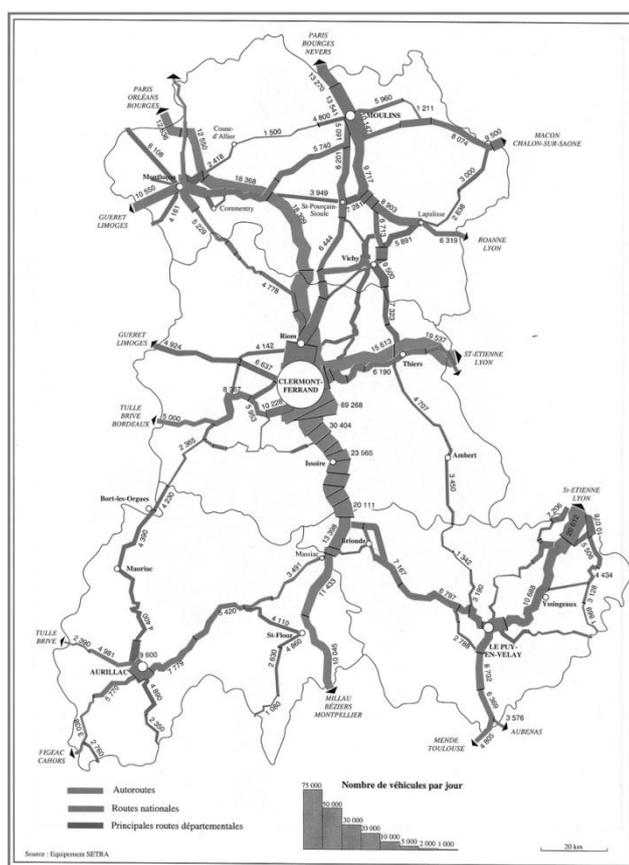
	Marche	2 roues	Automobile	Transports publics	Plusieurs modes
Commune de Clermont-Ferrand	16%	3%	58%	11%	8%
Clermont Communauté	11%	3%	67%	9%	7%
Grand Clermont	9%	2%	72%	7%	6%
Aire Urbaine	9%	2%	72%	7%	6%

Source : recensement de 1999¹²⁷

Ces pratiques de déplacements fortement tournées vers l'automobile se traduisent par des taux de motorisation élevés : seuls 13,4% des ménages de l'agglomération clermontoise ne disposent pas d'au moins une automobile (enquête ménage-déplacement 2003). Ce taux s'élève cependant à 27% à Clermont-Ferrand. Ces disparités sont liées au fait que les transports en commun ne sont pratiquement utilisés que par des utilisateurs captifs, qui n'ont pas d'autre choix et ne possèdent pas de véhicule motorisé privé.

¹²⁷ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

Fig. 14 – Trafic routier tous véhicules, 2000



Source : Faucon 2002¹²⁸

L'offre de transports publics sur le territoire de Clermont Communauté se subdivise en quatre réseaux distincts, et qui sont mal coordonnés¹²⁹. L'harmonisation tarifaire de ces réseaux est encore partielle.

Le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise couvrait un périmètre de transports urbains de 19 communes sur lequel est exploité le réseau T2C complété, au sein du territoire de Clermont Communauté, par le Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération de Riom (SITCAR), qui couvrait le périmètre des deux communes de Riom et Ménétrol. Le périmètre de transports urbains s'est cependant élargi il y a quelques années, en 2004, à l'échelle de la communauté de communes de Riom.

¹²⁸ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009).

¹²⁹ A ce propos : diagnostic du Schéma directeur d'agglomération de 1995 concernant les transports publics (op.cit.)

En janvier 2001, le SMTC met en place la ligne Léo 2000, qui relie la gare SNCF à Royat. Cette ligne en site propre a pour objectif 'd'offrir des services de haute qualité'. Il s'agit d'un premier pas vers la réalisation de deux autres lignes de transports publics en site propre.

En-dehors de ces deux réseaux, le Conseil général du Puy-de-Dôme offre un réseau de transports interurbains, Transdôme, exploité par des sociétés d'autocars regroupées en association. Le réseau Transdôme se compose de 80 lignes.

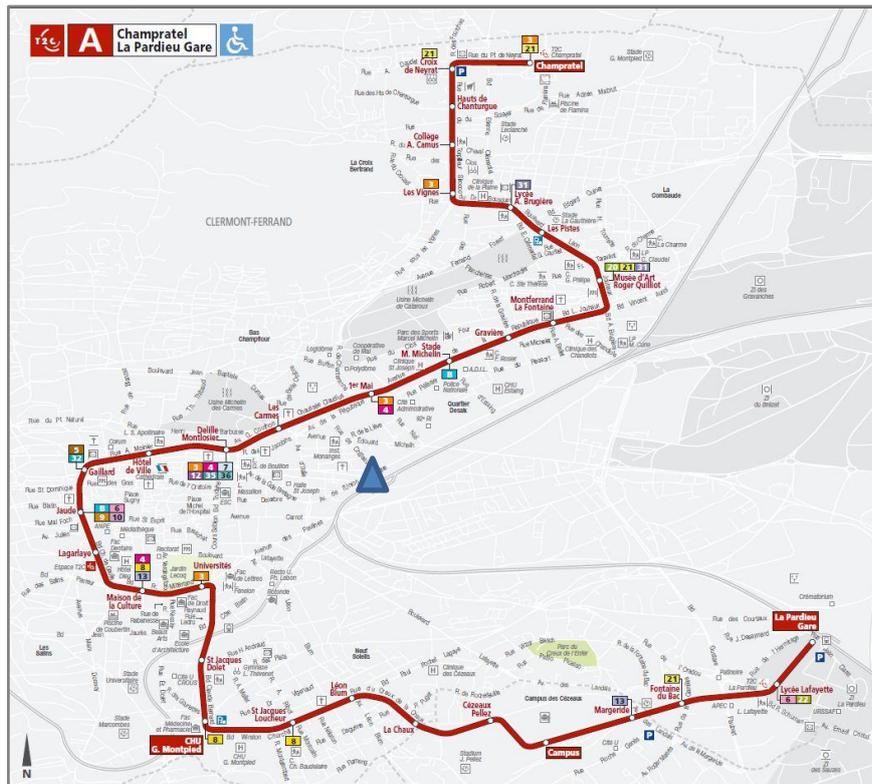
En outre, Clermont-Ferrand est un nœud ferroviaire composé de quatre branches. Des services TER¹³⁰ sont exploités sur chacune de ces branches, mais l'étendue de la desserte est très variable, avec notamment une plus forte densité de circulation sur l'axe Vichy-Clermont-Issoire. Les possibilités de stationnement à proximité des gares ne sont que peu utilisées.

Depuis 1999, des tarifs uniques pour les abonnés des TER et des services urbains T2C ont été mise en place.

Enfin, le retour du tramway a marqué les politiques publiques clermontoises, avec la mise en service de la première ligne en 2006, reliant progressivement Champratel à La Pardieu Gare. Le tramway ne dessert cependant pas la gare SNCF, comme l'illustre le plan suivant.

¹³⁰ Transport Express Régional

Fig. 15 - Ligne A du tramway à Clermont-Ferrand



Source : T2C

4.2.4. Grenoble : des tramways et des automobiles¹³¹

La région urbaine de Grenoble suit une forme originale en Y, qui rappelle son urbanisation guidée par les contraintes topographiques, et développée en particulier entre les années 1950 et 1970 le long de deux vallées : l'Isère qui détourne le massif de Chartreuse d'est en ouest et le Drac qui descend du massif de Belledonne au sud pour rejoindre l'Isère à 4 km au nord-ouest du centre historique de la ville. Elle comptait plus de 620'000 habitants en 1999¹³², dont 60% résident dans l'agglomération centrale¹³³. Les 23 communes de la communauté d'agglomération comptaient 376'000 habitants au recensement de 1999¹³⁴.

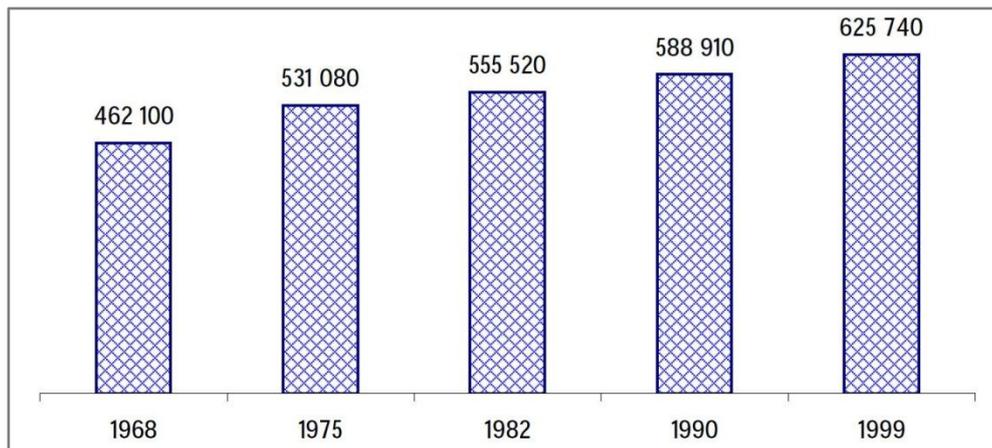
¹³¹ Issu de la recherche 'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations' (Kaufmann et al. 2006) et du rapport de recherche 'Réseaux techniques et changement social : les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?' (FNRS division 1, Kaufmann et Maksim, 2009).

¹³² 625'740 habitants, source : Région Urbaine Grenobloise (RUG)

¹³³ Dans : Kaufmann et al. (2006) ; Kaufmann et Maksim (2009). Idem pour les données chiffrées qui suivent dans cette section.

¹³⁴ Source : Région Urbaine Grenobloise (RUG)

Fig. 16 – Evolution de la population, région urbaine de Grenoble



Source : Région Urbaine Grenobloise

Depuis le milieu des années 1970, la croissance démographique de la région s'est ralentie. La période de croissance la plus rapide s'étend de 1950 à 1975, l'agglomération centrale passe alors de 130'000 à 345'000 habitants.

A partir de la fin des années 1970, la faible croissance démographique s'accompagne d'un desserrement de l'urbanisation, particulièrement marqué entre 1975 et 1985. La partie nord-est du Y connaît toujours une croissance démographique soutenue, le Voironnais un peu moins, alors que l'agglomération centrale se stabilise progressivement avec une croissance faible.

L'étalement urbain peut être associé à une croissance de la ségrégation entre les communes, particulièrement visible dans la partie est du Y, qui connaît à la fois la plus forte croissance urbaine de la région et un développement de la ségrégation socio-spatiale. Cet étalement urbain s'illustre par le mitage progressif des contreforts de Chartreuse à l'ouest de la vallée et par le développement d'un habitat pavillonnaire dans l'ancienne plaine industrielle à l'est.

Ainsi, l'Isère marque une limite entre des catégories socioprofessionnelles contrastées. De plus, on constate le maintien de la ceinture ouvrière en première couronne, héritée du premier âge industriel de l'agglomération et stabilisée par une concentration de logements HLM dans les communes de Fontaine, Echirolles, Pont-de-Claix et Saint-Martin-d'Hères. Mais il ne faut pas oublier qu'au sein même de la commune de Grenoble, on assiste

également à une ségrégation résidentielle, entre le sud de la ville où se concentrent les logements sociaux des grands ensembles de la Villeneuve, et le nord-est et son habitat bourgeois.

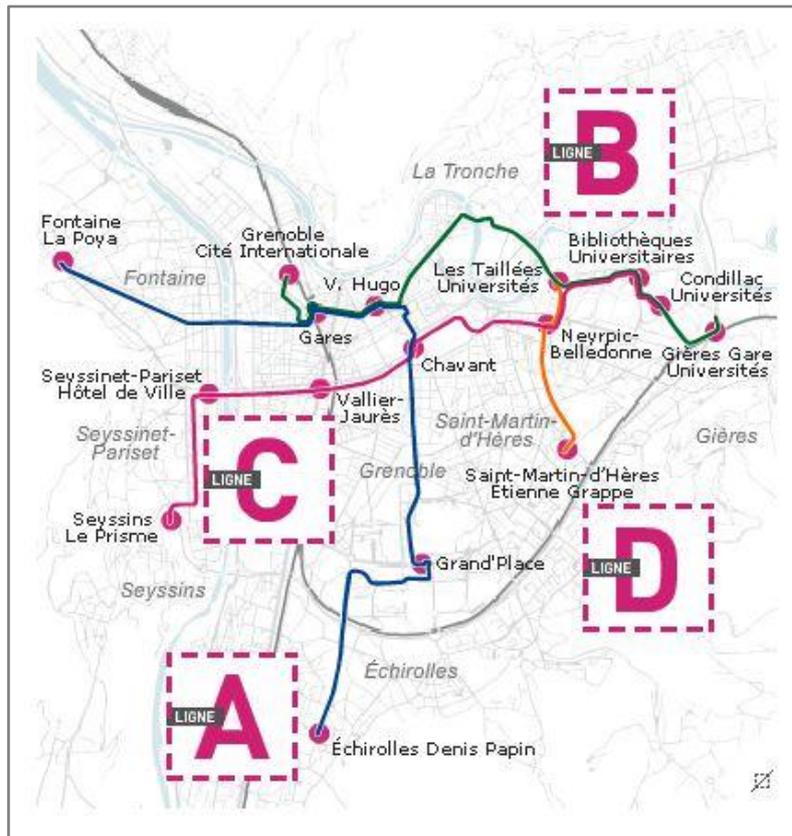
Avec la croissance de la périurbanisation et le maintien de nombreux emplois au centre de la région, les déplacements domicile-travail à destination de l'agglomération centrale ont presque doublé ces trente dernières années. Cette hausse des déplacements touche essentiellement l'automobile et est à l'origine d'une congestion récurrente des grands axes aux heures de pointe.

Pour ce qui concerne l'usage des transports publics, les déplacements internes aux 23 communes de l'agglomération centrale ont augmenté de 22% entre 1985 et 1992. Cette croissance est plus rapide que celle de la voiture individuelle qui s'élève à 8% sur la même période (SMTC, 2000).

La croissance de l'usage des transports en commun peut être imputée au développement du réseau de tramway et à la restructuration du réseau de bus, qui s'est réalisée depuis le début des années 1980. Les deux premières lignes de tramway desservent les principaux centres administratifs, culturels, et éducatifs. La ligne A relie les quartiers d'habitat de Fontaine, du centre-ville, des grands boulevards, de la Villeneuve et d'Echirolles au sud. La ligne B dessert la gare SNCF et le pôle économique et administratif Europôle, le centre hospitalier et le domaine universitaire. Actuellement, le réseau TAG¹³⁵ se compose de 4 lignes, selon le schéma suivant.

¹³⁵ TAG : Transport de l'Agglomération Grenobloise

Fig. 17 – Réseau de tramway grenoblois TAG



Source: SMTC

Le reste du réseau SMTC est composé actuellement de 28 lignes de bus qui desservent la ville centre et les communes de première couronne. Ce réseau a subi une redynamisation depuis le début des années 1990, qui a également permis le développement de l'usage des transports publics. L'année 1998 marque ainsi une plus forte fréquentation du réseau de transports publics avec une augmentation du nombre de voyages de 7.4% en un an (SMTC, 2000). Enfin, avec 4% des parts de marché pour le vélo en 1992, Grenoble se situe au deuxième rang français, après Strasbourg qui présente un taux record de 12%.

4.3. Les trajectoires en matière d'urbanisme et de transports : les principales phases, de la logique du tout-automobile au redéploiement des transports publics

L'analyse des trajectoires consiste à identifier, sur une période longue¹³⁶, les moments-clé des politiques de transports et d'urbanisme, en ce sens qu'ils ont apporté des changements dans les manières de penser, mais aussi de faire la ville. Ce recul historique permet de mieux identifier les changements en matière d'action publique (Fontaine et Hassenteufel 2002) et les sentiers de dépendance qui en découlent (Pflieger et al. 2009). Ce sont précisément ces changements qui se matérialisent soit physiquement, sur le territoire, comme par exemple en construisant de nouvelles lignes de tramway (Maksim et Kaufmann 2009), soit dans les manières de penser, les doctrines ambiantes ou les structures administratives ou institutionnelles. Bien souvent, tous ces aspects interagissent dans la même phase de rupture.

A Genève, après la mise en œuvre d'un urbanisme presque exclusivement calqué sur l'automobile depuis les années 1950, les conceptions de la politique d'aménagement se sont inversées avec la prise de conscience, dans les années 1980, des problèmes liés à la circulation et la mise en valeur progressive des transports collectifs : d'une ville adaptée aux transports, on passe alors des transports adaptés à la ville.

Il y a une cinquantaine d'années à Genève, le réseau de tramway de l'agglomération, pourtant l'un des plus développés en Suisse, a été quasi-totalement démantelé. Le canton de Genève est alors – et a toujours été – le plus motorisé de Suisse. C'est la période de l'enthousiasme techniciste et des grands projets qui mettent la priorité sur la circulation automobile, à l'image du plan alvéolaire qui devait découper la ville en zones fonctionnelles au moyen d'un réseau de voies express circulaires.

Mais la congestion du réseau routier, qui ne pouvait plus être étendu, et les nuisances de la circulation ont amené les Genevois à une prise de conscience progressive des problèmes urbains qui s'est illustrée par

¹³⁶ Les analyses commencent à partir des années 1950, depuis la période d'euphorie automobile, jusqu'à la période actuelle.

l'initiative de 1983 lancée par des partis écologistes en faveur du redéploiement du réseau de transports collectifs. Cette tendance s'est confirmée en 1988 avec une votation en faveur d'un réseau de transports publics efficaces. Cet événement a relancé les études et mesures visant à redéployer les transports publics. De plus, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement de 1983, avec ses deux ordonnances pour la protection de l'air et pour la protection contre le bruit, est venue renforcer les mesures à prendre en la matière et le climat ambiant des préoccupations environnementales. Le redéploiement des transports publics s'est finalement fait dans une optique de double accessibilité, les politiques de transports ne visant pas la mise en place de mesures d'accompagnement contraignantes sur la circulation automobile.

Au-delà de cette prise de conscience des problèmes urbains liés à la circulation automobile et aux préoccupations environnementales qui résument bien la première rupture de la trajectoire genevoise, une deuxième période de changement, plus récente, a orienté la conception des politiques de transports et d'urbanisme : la prise en compte de l'agglomération à une échelle régionale plus large, marquée entre autres par une volonté de coopération avec le canton de Vaud et la France voisine, et tenant compte du fait que ce bassin de vie dépasse largement les limites imposées par la frontière. En réalité, les deux périodes de changement mentionnées ne s'excluent pas, car la seconde est largement liée aux décisions et changements issus de la première.

En effet, le Comité régional franco genevois (CRFG) voit le jour en 1973 déjà, mais la véritable prise en compte de ce bassin de vie transfrontalier et intercantonal pour penser l'agglomération, son système de transports et son développement urbain, s'est concrétisée plus tard. La charte du CRFG (CRFG 1997) sera un des éléments de cette ouverture, mais d'autres projets liés voient le jour pendant cette période, notamment la charte 'Pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois' dite DTPR¹³⁷, qui fixe les objectifs majeurs en matière de transports publics au niveau de la région.

¹³⁷ DTPR : transports publics du bassin franco-valdo-genevois. République et Canton de Genève et Région Rhône-Alpes (2005)

Depuis quelques années, la relance du projet CEVA (République et Canton de Genève et CFF, 2001) occupe une place centrale dans les documents de planification de l'agglomération et se trouve au cœur de tous les débats qui touchent à l'agglomération (Maksim 2008). Cette liaison ferroviaire entre la Suisse et la France, basée sur une convention datant de 1912 avec la Confédération, est considérée comme la colonne vertébrale du futur réseau RER¹³⁸ genevois, avec des implications souhaitées en matière d'aménagement coordonné à cette ligne.

La dimension régionale s'ancre aussi dans une optique de revalorisation de l'agglomération sur le plan international et dans la nécessité d'agir selon les principes de développement durables, sociaux, économiques et environnementaux. Le plan directeur actuellement en vigueur met tout particulièrement l'accent sur ces principes et sur la volonté d'harmoniser les projets de transports et d'aménagement du territoire.

La mise en place du projet d'agglomération, actuellement en cours et soutenu tant par la Confédération que par l'Etat français, marque bien cette volonté de coopérer dorénavant sur les problématiques des transports et de l'aménagement, mais pas seulement. Les divers chantiers thématiques issus de cette collaboration recouvrent une large palette d'aspects touchant au bassin franco-valdo-genevois. C'est à la fin de l'année 2007 qu'ont du être déposés les projets d'agglomération en Suisse afin d'être évalués pour recevoir ensuite un éventuel soutien financier de la part de la Confédération.

La concrétisation de cette perspective régionale dans la volonté de coopérer entre les divers acteurs concernés de part et d'autre de la frontière étant particulièrement récente, les actions concrètes sont encore difficiles à évaluer. Néanmoins, au-delà des outils de planification et des projets en cours comme le CEVA, les entretiens menés auprès des acteurs locaux nous donnent des pistes pour mieux comprendre le climat actuel et les enjeux à venir.

À Berne, dans l'après-guerre, la construction de grands quartiers aux limites de la ville était prévue pour faire face à la croissance élevée de la

¹³⁸ RER : réseau express régional

population. Comme dans beaucoup d'autres villes suisses, on assistait à un recul de la population dans le centre. Le réseau routier de la ville a rapidement atteint ses limites en raison des flux pendulaires croissants. Cependant, le contournement autoroutier partiel a permis de détourner les transports hors de la ville, ce qui a largement épargné le centre. L'utilité des transports publics était à ce moment reconnue et il s'agissait de maintenir leur niveau de performance. La planification essentiellement technique des transports dans les années 1970 était basée sur la séparation des modes.

Le Plan des transports pour la ville et la région de Berne de 1972 marque en quelque sorte la fin de cette période. Cette précocité tient à plusieurs facteurs : l'euphorie automobile se trouve entravée par les flux pendulaires qui se déversent dans la ville en raison de la concentration d'emplois, la protection du patrimoine est déjà bien active à Berne depuis les années 1950 en faveur de la préservation de la vieille ville, le 'miracle' économique d'après-guerre, l'avancée technologique et la croissance urbaine, ensemble, ont donné lieu à de nombreux 'bricolages' dans le domaine de la planification, qui sont apparus au grand jour notamment avec les catastrophes économiques et environnementales des années 1970. Enfin, la même année, c'est dans ce contexte que suite à une votation, la Waisenhausplatz et la Bärenplatz, en plein centre, sont fermées à la circulation. Quelques années auparavant, la situation y était intenable en termes de circulation et de congestion. La ville se devait alors de planifier les transports en fonction du réseau routier existant et d'encourager le report sur les transports publics. Ces événements marqueront une véritable rupture, bien que celle-ci ne soit encore que purement du domaine des transports. Quelques années plus tard, la planification coordonnée bernoise entre les champs des transports et de l'urbanisme verra le jour.

Le principe de coordination transports-urbanisme marquera donc cette période de changement, et deviendra un acquis des politiques publiques qui se poursuivra à l'avenir. Le rapport de 1982 de la ville de Berne 'Environnement, ville et transports' présentait déjà une vision d'ensemble, tout en insistant sur les préoccupations environnementales. Une première

en Suisse et le début d'une série de documents de planification coordonnée d'importance (Stadt Bern 1982, 1983, 1995).

Par ailleurs, à partir de la fin des années 1960, la plupart des communes du canton de Berne se sont regroupées en régions d'aménagement et de développement, suite à la réforme administrative de régionalisation initiée par le canton. Ces associations jouent des rôles divers et remplissent de multiples fonctions, notamment celle de plateforme régionale face au Canton et à la Confédération dans les prises de position et elles se doivent d'élaborer les bases de l'aménagement à leur échelle. L'Association de coopération de la région de Berne est suivie, en 1991, de sa mutation en Verein Region Bern (VRB 2005, 2006a/b).

À présent, pour éviter le schéma du *Teufelskreis*¹³⁹, plusieurs stratégies sont alors mises à l'œuvre : éviter le trafic en empêchant la dispersion et donc les longs trajets en transport individuel motorisé et en concentrant les nouvelles constructions dans le centre de l'agglomération, en particulier dans les Pôles de développement économique ; reporter le trafic sur les moyens de transports respectueux de l'environnement ; aménager le trafic de manière 'supportable' en l'éloignant du centre de l'agglomération et des zones d'habitation, en canalisant le trafic motorisé et en le reportant sur les routes à haute capacité comme les autoroutes.

Au niveau cantonal, le 'modèle bernois' met l'accent sur l'importance des études de suivi des processus de planification participative tout en renouvelant le rôle des planificateurs et des experts (Canton de Berne, 2005). Cette conception prône la cohabitation des divers modes de déplacement et non plus la domination de certains modes sur d'autres. Ce modèle modifie donc les jeux d'acteurs en ce sens que les experts perdent ainsi leur fonction 'classique' de technicien-spécialiste pour devenir des partenaires de décision et de concertation (Kanton Bern 1998, 2000 et 2005).

Enfin, alors que d'autres villes comme Genève présentent une longue tradition en matière d'aménagement, Berne s'est, quant à elle, préoccupée très tôt de la cohérence entre les secteurs de l'aménagement et

¹³⁹ Cercle vicieux : engorgement – fuite de la ville – augmentation des trajets/circulation – engorgement – élargissement des chaussées – perte de la qualité de vie.

des transports. C'est ainsi que l'aménagement du corridor nord, en direction de Soleure, a suivi le développement des transports publics, marqué à la fin des années 1960 par la mise en place du RER bernois à voie étroite, le RBS (Bern-Solothurn), qui comprend aujourd'hui quatre lignes. Sa fréquentation est par ailleurs remarquable (Canton de Berne, 1992).

La coordination entre les secteurs de l'aménagement et des transports à Berne, aussi bien pour la ville que pour le canton, est un principe central qui a été mis en application très tôt. Les entretiens auprès des acteurs locaux ont permis de faire ressortir cette collaboration effective, d'une part, mais nous avons également constaté que celle-ci semblait facilitée par le partage d'une vision commune. En effet, il est frappant de voir à quel point le discours des différents acteurs est homogène, à quelques détails près, qu'ils soient issus de la planification des routes, des transports collectifs ou du territoire. Dans la trajectoire bernoise, la période de changement de conception de la circulation, avec l'affaire de la H-Lösung notamment, ne semble pas directement liée à la période de changement représentée par le développement des mesures coordonnées. Cependant, après ce moment-clé des années 1970, la prise de conscience des problèmes urbains liés à la circulation automobile sera suivie de la montée des préoccupations environnementales. Ces deux aspects seront de fait centraux pour la naissance des politiques coordonnées bernoises. Ainsi, suite à ces événements, nous sommes passés d'une conception de la ville adaptée aux transports aux transports adaptés à la ville (Universität Bern, 2001).

Le cas de Clermont-Ferrand représente bien les projets d'urbanisme d'Après-guerre en France, centrés sur deux politiques sectorielles : le logement et les infrastructures routières. À cela s'ajoute un régime politique et institutionnel stable, avec seulement deux maires, socialistes tous les deux, entre 1945 et 1997.

Au début des années 1950, la ville bénéficiait d'un des réseaux de tramway les plus étendus, mais le développement de l'industrie automobile a conduit au démantèlement de ses lignes, comme ce fut le cas également dans de nombreuses autres villes européennes. Sur le plan des

politiques de logement social, les cités Michelin ont joué un rôle structurant jusque dans les années 1960, puis la municipalité s'est lancée dans une politique de production massive de logements sociaux. En voulant éviter tout risque de gentrification du centre-ville, les populations aisées et moyennes se sont finalement concentrées aux abords de la ville de Clermont-Ferrand. L'année 1980 marque un tournant dans la politique d'urbanisme, avec la création d'un centre commercial au centre-ville, le centre Jaude, qui met la commune de Clermont-Ferrand en concurrence directe avec les surfaces commerciales périphériques.

Dès le milieu des années 1960, le schéma de structure des grandes voiries a été appliqué de façon systématique jusqu'à ce que, une trentaine d'années plus tard, le maire ne l'abandonne. Toutefois, l'agglomération s'est fortement structurée autour de l'automobile et sa part modale est passée de 33% à 63% entre 1969 et 1992, puis à 64% en 2003 alors que celle des transports collectifs, après une stabilisation à 9%, perd 2% la même année.

Ainsi, Clermont-Ferrand s'est développée de façon très contrastée, avec un centre fonctionnel, bien que dégradé, et bien connecté par les routes ; et une périphérie qui offre des paysages de grandes qualités, plébiscités par les clermontois. Cet état de fait favorise également la fuite des classes plus modestes pour un pavillon en périphérie. Il est dès lors possible de distinguer trois couronnes périurbaines successives, depuis les pionniers des années 1970 à ceux qui se sont installés à la fin des années 1980, en deuxième et troisième couronne.

Malgré tout, une première modernisation du réseau de transports collectifs voit le jour avec la réalisation, à la fin des années 1970, de sections en site propre. Mais faute de financements, les projets de développements ultérieurs n'aboutiront pas. A la fin des années 1980, les élus communistes proposent de relancer un projet de transports en commun en site propre, non pas pour limiter l'usage de l'automobile, mais pour sauver les transports urbains de la faillite. C'est seulement en 2006 que le tramway sur pneu roulera sur la ligne 1, mais suite aux restrictions des financements de l'Etat, les mesures d'accompagnement telles que la

réduction d'accès à la voiture au centre et les politiques de requalification urbaine ont du être abandonnées.

L'analyse de la trajectoire des politiques de transports et d'urbanisme menées à Clermont-Ferrand depuis les années 1950 met en avant la place exceptionnelle de l'entreprise industrielle de pneumatiques Michelin. Celle-ci a en effet marqué la morphologie, les infrastructures, ou encore le cadre bâti de Clermont-Ferrand. Alors que la ville bénéficiait, nous l'avons dit, d'un des anciens réseaux de tramway les plus maillés au début des années 1950, le développement de l'industrie automobile a favorisé l'usage de la voiture dans l'agglomération et, comme cela s'est fait ailleurs, le démantèlement des lignes de tramway. Michelin refuse par ailleurs l'arrivée de toute autre entreprise privée, empêchant ainsi toute ingérence d'autres groupes privés dans les affaires de la ville. L'eau y est donc gérée en régie. Entre 1945 et 1997, rappelons que la ville de Clermont-Ferrand a connu seulement deux maires, tout deux socialistes : Gabriel Montpied de 1945 à 1973 et Roger Quilliot de 1973 à 1997. Les politiques urbaines de Clermont-Ferrand sont donc marquées par la stabilité de Roger Quilliot, maire pendant 24 ans. Jusqu'à l'affaiblissement de la place de Michelin dans l'agglomération à la fin des années 1980, Clermont est donc marquée aussi bien par l'entreprise Michelin par son maire Roger Quilliot et son emprise considérable sur la ville.

L'agglomération de Grenoble suit une trajectoire similaire jusqu'à la fin des années 1970, fondée sur une politique de construction de logements sociaux et sur un développement, plus progressif qu'à Clermont-Ferrand, des équipements autoroutiers. Toutefois, à partir des années 1970, l'action publique locale rompt avec ce modèle. Médiatisée par le tramway, cette rupture repose sur son instrumentalisation en faveur d'une politique de structuration de l'agglomération autour d'une centralité forte.

De 1965 à 1983, une première phase d'urbanisation est marquée par deux principes de la municipalité socialiste, celui, social, qui prime sur les objectifs d'aménagement et celui qui veut que la ville soit conçue comme un ensemble de quartiers socialement diversifiés et autonomes. La municipalité se lance dans la réalisation d'une zone d'urbanisation prioritaire au sud de la ville, la Villeneuve, et de plusieurs quartiers plus

mixtes sur le plan social, qui se veulent être des centres-relais plurifonctionnels.

Quant aux transports, une modernisation du service se réalise dans les années 1950, parallèlement au changement d'autorité concédante, passant du Conseil Général de l'Isère à la ville de Grenoble. Cette réforme conduit au démantèlement progressif de l'ensemble des lignes de tramway, qui seront alors remplacées par des lignes de bus ou de trolleybus.

Face aux lacunes des infrastructures routières et de l'offre de transports publics, la politique de déplacements gagne en importance dans les années 1970. La réorganisation des transports publics amène à une augmentation progressive de leur fréquentation, alors que celle-ci était jusque là en baisse. Mais le réseau reste organisé de manière radiale et, en entraînant la congestion de l'hyper-centre, il sera à nouveau remis en question. De plus, les quartiers anciens sont gagnés par le secteur tertiaire et le logement de luxe, et n'ont dès lors plus rien à voir avec les objectifs de mixité sociale. C'est alors que la ville s'engage dans une vaste politique foncière et sociale.

Le tramway est au cœur de la campagne municipale de 1983. Alain Carignon est élu maire et les Grenoblois votent en faveur du tramway. Ceci permet au nouveau maire de renforcer sa légitimité et de demander à l'Etat des subventions nationales.

Le tramway devient un outil de transactions entre la ville-centre et la périphérie. La communauté d'agglomération de Grenoble, la Métro, se met progressivement en place et le maire fait du tramway un instrument de renforcement de la centralité. De plus, des compromis sont mis en place avec les communes avec les communes de première couronne, qui bénéficient toutes progressivement du tramway. Cependant, ceci se fait au détriment des espaces interstitiels et de la périphérie. À Grenoble également, le type et le niveau d'accessibilité aux modes de transport ont marqué les comportements de mobilité, diminuant la part de l'automobile au centre-ville. Mais la mise en place d'une accessibilité douce au centre-ville s'est faite parallèlement à une fluidification du trafic d'agglomération, à la fin des années 1980, notamment avec le passage de

la rocade sud à 2x2 voies et la prolongation de la tangentielle nord-sud. Aux abords de Grenoble se développe alors une trajectoire parallèle, caractérisée par l'accessibilité automobile et, par conséquent, par une dégradation des espaces urbains et la croissance des problèmes de congestion et d'étalement urbain.

4.4. Continuités et changements dans les politiques d'urbanisme et de transports

Après avoir décrit les grandes phases des trajectoires de ces 50-60 dernières années, il s'agit à présent d'identifier les spécificités propres aux ruptures qui se sont produites dans chaque agglomération. En d'autres termes, de comprendre les conditions d'arrivée de ces politiques à partir des conditions de départ énoncées. L'idée de trajectoires nous permet, avec la prise en compte du temps long, d'identifier ces moments de rupture mais aussi de continuité, propres aux procédures de planification successives (Fontaine et Hassenteufel 2007).

4.4.1. Genève : la double accessibilité au centre pour sortir de la politique du tout automobile

La trajectoire genevoise laisse apparaître deux ruptures. La première est la prise de conscience des problèmes urbains, en particulier ceux liés aux nuisances du trafic automobile, qui tendait vers l'asphyxie. Elle a permis d'inverser la relation transports-urbanisme après une période fonctionnaliste et techniciste.

En effet, le changement de conception a bien eu lieu dans les années 1980, avec les votations majeures qui se sont déroulées à cette période, mais sa mise en application ne s'est pas avérée aisée. A Genève, les conditions pour concrétiser cette nouvelle façon de penser les politiques de transports et de développement de la ville semblaient plutôt difficiles et pouvaient se résumer à un quasi retour à la case départ si l'on voulait inverser les tendances. Des villes alémaniques comme Berne ou Zurich, par exemple, bien que confrontées également aux problèmes d'une motorisation effrénée, ont réussi à conserver une partie de leur réseau de tramway, ce

qui n'a pas été sans conséquence sur l'évolution du réseau de transports publics. Elles portaient donc déjà avantagées. Nous l'avons vu, le réseau de tramway de 125 kilomètres a été progressivement démantelé au profit de la circulation automobile, et une seule ligne en a été conservée. Dans tous les cas, l'état du réseau aurait nécessité une refonte complète. Prenant trop de place à l'automobile, considéré comme peu performant, désuet et disproportionné au vu de la population à desservir, la fin du tramway était inéluctable. Mais le réseau ferroviaire régional était lui aussi très lacunaire. De plus, à Genève bien plus tard qu'à Berne, l'autoroute de contournement a vu le jour en 1993, suite aux événements politiques des années 1980. Enfin, il a souvent fallu traiter des problématiques qui touchaient à l'agglomération sous la pression ou dans l'urgence. En témoigne la croissance démographique galopante, combinée aux contraintes qu'impose son espace restreint. A cette pression s'ajoutent les conditions de départ que nous avons décrites, qui ont mis Genève dans une situation de 'retard' en rapport avec des objectifs à réaliser rapidement. En revanche, dans d'autres domaines comme l'aménagement du territoire, sa petite ceinture ou son système de feux lumineux, elle fait plutôt office de modèle précurseur, comme en témoigne également les entretiens.

Lorsque, suite aux votations, il a été décidé de redéployer massivement le réseau des TPG, il a fallu s'interroger sur toutes les alternatives possibles. Evidemment, cette ouverture aux possibilités n'est pas un élément favorable à l'obtention d'un consensus rapide et les débats qui ont suivi sur les solutions à adopter n'ont pas simplifié les choses.

De plus, la dispersion de l'habitat, engendrant une croissance de la mobilité, le taux de motorisation extrêmement élevé à Genève, l'accessibilité automobile aisée, l'absence d'un véritable réseau de tramway, mais aussi le réseau ferroviaire régional lacunaire, font que les habitudes étaient bien ancrées dans un modèle qui s'opposait à celui qui venait d'être décidé. Convaincre la population que ces éléments étaient désormais contraires à la vision des politiques semblait être une tâche difficile si l'on tient compte de ce qui avait été fait jusque là. À Genève donc, la dépendance aux politiques passées s'est particulièrement

ressentie dans ces moments charnière et l'agglomération semble en souffrir encore aujourd'hui.

La volonté politique s'est en outre heurtée à des conflits interpersonnels entre les acteurs locaux, comme le laissent sous-entendre les entretiens. Et ceci n'est pas anodin. À Berne, nous avons vu que le discours homogène qui réunit les acteurs locaux rencontrés et la vision commune qu'ils revendiquent est à leurs yeux un atout inégalé pour une coordination effective entre les secteurs des transports et de l'aménagement du territoire. A l'inverse, à Genève, le rapprochement des deux champs semble avoir été freiné par les conflits intersectoriels, certes, mais aussi interpersonnels.

Néanmoins, si l'on regarde de plus près les deux idées majeures qui étaient de 'ne plus adapter la ville aux transports, mais d'adapter les transports à la ville' d'une part et, d'autre part, de dorénavant 'construire la ville sur la ville', celles-ci ont été à maintes reprises traitées séparément. La volonté de miser sur les transports publics, par exemple, a conduit à la séparation de leur planification du plan directeur dans les années 1980. Les plans d'aménagement du territoire et de transports étaient d'ailleurs conçus par des équipes différentes, malgré la centralisation des compétences au niveau cantonal. Jusque là, la multiplicité des instances concernées a engendré une complexité supplémentaire évidente pour des prises de décisions communes.

À Genève, nous sommes passés d'une idéologie techniciste où les experts techniques dominaient les modes de penser, en particulier dans le domaine des transports, à une plus grande mixité dans la manière d'organiser et de penser la planification. C'est ainsi que dans les années 1950, l'urbanisme et les transports étaient essentiellement du ressort de la construction et l'enthousiasme techniciste des années 1960 appuyait encore cet état de fait. A cet égard, nous pouvons penser à l'étude générale de la circulation de l'ingénieur J.-L. Biermann (1959), qui a très fortement influencé le contenu du plan directeur qui en a suivi, bien que de nombreuses mesures qui y étaient préconisées ont finalement été abandonnées.

L'exemple de la création des commissions consultatives et leur composition illustre bien ce changement, à l'image de la multidisciplinarité de la commission d'urbanisme.

La deuxième période de rupture survenue avec la perspective régionale et transfrontalière de l'agglomération genevoise a engendré bien des changements, à plusieurs niveaux de la coordination.

D'abord, un changement d'échelle dans la manière de penser qui se retrouve dans les documents de planification aussi bien que chez les acteurs locaux interrogés. Tous s'accordent à dire que cette ouverture au-delà des frontières administratives était inéluctable et qu'elle est la condition d'une coopération effective autant entre les acteurs concernés qu'entre les secteurs de l'aménagement et des transports. Les conflits franco-suisse en raison des systèmes politiques et institutionnels différents, mais également dans les manières de penser, ne semblent aujourd'hui plus faire autant obstacle à cette coopération.

Il est vrai que le jeu d'acteurs n'a pas toujours été simple. Après avoir fait espérer aux partenaires français la réalisation du projet de métro léger, devenu ensuite le projet de TCSP, son abandon au profit de CEVA sans leur consultation a engendré une frustration et une déception évidente.

Aujourd'hui, cet obstacle semble avoir été franchi. L'élaboration de documents de planification à l'échelle régionale, issus de coopérations transfrontalières, mais aussi intercantionales, témoigne de cette volonté. La charte du CRFG (CRFG 1997), celle du DTPR¹⁴⁰, le plan directeur Genève 2015 et le projet d'agglomération, sont basés sur cette nouvelle perspective régionale (plus précisément, ce n'est pas tant la perspective qui est nouvelle, mais sa prise en compte concrète dans la planification). Les questions environnementales et de développement durable viennent s'y ajouter (République et Canton de Genève 2001).

Ensuite, un changement institutionnel majeur a eu lieu, dans les départements du Conseil d'Etat genevois. Les compétences décisionnelles dans les domaines de l'aménagement et des transports sont essentiellement concentrées au niveau cantonal à Genève, ce qui en fait

¹⁴⁰ République et Canton de Genève et Région Rhône-Alpes (2005)

un cas particulier en Suisse. Ce système centralisé, nous l'avons vu, n'est pas garant d'une bonne coordination, tant si l'on observe le développement des politiques que si l'on tient compte des entretiens. Plus déterminante est, semble-t-il, la vision commune et donc l'entente interpersonnelle et intersectorielle au sein des institutions. Depuis un peu plus d'un an, cette centralisation a franchi un autre pas. Jusque là, les compétences des deux secteurs qui nous intéressent ici étaient réparties entre différents départements, ce qui faisait de cette structure un système plutôt complexe. Cette complexité était soutenue par les conflits internes entre départements, offices et acteurs mêmes. Avec la législature 2005-2009 au Conseil d'Etat, on assistait alors à une réorganisation de cette structure, qui a abouti à ce que l'Office cantonal de la mobilité rejoigne le Département du territoire, aux côtés de la Direction de l'aménagement du territoire. A la tête du Département, un Conseiller d'Etat Vert qui soutient tout particulièrement le projet CEVA, le développement des transports publics et des mobilités douces en général.

Mais en définitive, la refonte de l'architecture institutionnelle issue de la nouvelle législature n'est pas elle-même à l'origine des changements observés sur cette période. Elle est plutôt le reflet de ceux-ci et ne semble pas être vue comme une véritable réforme, mais plutôt comme la mise en place d'une nouvelle structure¹⁴¹.

La perspective régionale se traduit par une volonté affichée de collaborer de concert avec les partenaires français et vaudois et donc de partager la même vision en matière d'urbanisme et de transports. Cette nécessité de vision commune, qui ressort des entretiens, se retrouve aussi bien au niveau cantonal et c'est elle qui a très probablement été à l'origine des changements institutionnels. Toutefois, cette coopération était inéluctable, sans quoi les enjeux actuels de l'agglomération ne pouvaient plus être gérés au vu de l'intensification des échanges, des déplacements et de la démographie croissante.

La perspective régionale étant largement partagée, reste à évaluer les effets de ces changements sur le temps plus long. A l'heure actuelle, ces

¹⁴¹ Cela a été mis en évidence également lors des entretiens, et en particulier par le Conseiller d'Etat alors en charge du Département du territoire.

effets sont difficilement perceptibles étant donné que la majeure partie des projets est en cours. L'évolution de la mise en œuvre de la charte DTPR¹⁴², de la réalisation de CEVA et de la poursuite du projet d'agglomération nous dira ce qu'il en est (Maksim 2008).

4.4.2. Berne : un exemple de coordination intersectorielle depuis 30 ans

La manière d'appréhender la coordination entre les domaines de l'aménagement du territoire et des transports à Berne a évolué et s'est modifiée au fil des années (Canton de Berne 2006). En fonction des éléments recueillis dans la monographie, nous pouvons distinguer deux moments significatifs : un premier, dès les années 1970, où la relation entre les deux secteurs s'est inversée, même si l'élément déclencheur qu'est la H-Lösung reste limité aux transports uniquement. Un second, où la politique de concentration des emplois dans la ville-centre, considérée comme 'naïve' par certains de nos interlocuteurs, a généré des problèmes de déséquilibre urbain et a donné lieu à des mesures visant à inverser la situation (Kanton Bern 1987).

Cette précocité de l'inversion de la relation entre les champs de l'urbanisme et des transports à Berne ne doit pas être vue uniquement comme le seul fruit d'une forte volonté de la part des acteurs locaux et du bon sens de la population. Nous l'avons vu, les oppositions ou conflits ne sont pas non plus inexistantes. Mais cette précocité, en rapport avec d'autres villes européennes, a été rendue possible par des conditions favorables, qui sont ressorties de cette étude monographique et qui permettent de relativiser l'idée d'une volonté et d'un besoin plus forts qu'ailleurs de coordination entre les champs des transports et de l'aménagement du territoire.

D'abord, comme dans de nombreuses autres villes, Berne a démantelé une partie de son réseau de tramway, mais en comparaison, Genève a dû entièrement le redéployer après n'avoir conservé qu'une seule ligne de ses 125 kilomètres. Les trois lignes principales ont pu être conservées. Elles

¹⁴² République et Canton de Genève et Région Rhône-Alpes (2005)

forment ensemble la colonne vertébrale du réseau de tramway actuel à partir desquelles les extensions sont prévues.

L'agglomération bénéficie également d'un contournement routier partiel depuis plus longtemps que d'autres, ce qui a permis d'éviter en grande partie l'asphyxie du centre ville par le trafic automobile. Etant donné que la construction de ces autoroutes dans les années 1960 faisait partie intégrante du plan national de réseau autoroutier et avait été préalablement décidé au niveau fédéral, Berne n'a pas eu à sa battre pour avoir son contournement.

L'attractivité des transports collectifs a depuis longtemps aussi été considérée avec grande attention, poursuivant l'idée que de nombreuses petites mesures dans le domaine, lorsqu'elles sont additionnées, participent au très bon partage modal bernois en faveur de ces modes. L'efficacité des transports collectifs ou l'attractivité des temps de parcours par rapport aux transports individuels sont autant de résultats de ces mesures. En ville de Berne, la performance des transports a été essentiellement améliorée au moyen d'une réorganisation des surfaces destinées aux divers modes, motorisés ou non.

À cela s'ajoute encore la politique restrictive de stationnement, qui ne permet plus aux pendulaires de laisser leur véhicule en ville. Certes, c'est le cas dans de nombreuses autres villes, mais Berne applique ces restrictions depuis près de vingt ans. La conséquence presque évidente de cette restriction est le report du problème de stationnement dans les communes avoisinantes, qui appliquent alors des mesures similaires pour y répondre.

Le rejet de l'initiative pour le déplacement de la gare centrale, dans les années 1950, n'est pas non plus anodin. L'ancien directeur de la RBS nous a indiqué qu'il y a 10-15 ans, 60'000 emplois étaient accessibles à pied depuis la gare, contre 6'000 places de stationnement.

Enfin, la vieille ville, inscrite désormais au patrimoine mondial de l'UNESCO, a fait l'objet d'actions de protection du patrimoine historique depuis les années 1950.

Historiquement, le changement d'approche du rapport entre ville et transports a débuté avec l'affaire de la H-Lösung, bien que celle-ci ne concernait pas le domaine de l'urbanisme. Il s'agissait d'une solution strictement de l'ordre des transports. Cependant, c'est après ces votations décisives que l'on a commencé à inverser la pensée dominante, qui sacrifiait la ville à l'automobile, et à affirmer que les transports devaient dès lors s'adapter à la ville, et non plus l'inverse.

Ces événements ont représenté un premier signe de changement et, quelques années plus tard, ont favorisé le début de la production de documents basés sur une planification coordonnée (Kanton Bern 1993a/b), à l'image du plan de transports de 1972. A cela s'ajoute le fait que de nombreuses mesures ont été appliquées pour la première fois à Berne, comme la généralisation de la vitesse autorisée à 50 km/h, les zones à 30 km/h, les pistes cyclables ou encore l'exploitation du stationnement avec priorité aux habitants. Mais au-delà des conditions de départ favorables énumérées ci-dessus, nous pouvons constater que le contexte ambiant et les conditions politiques du moment ont aussi participé à faciliter ce changement. La période d'après guerre se caractérise par le 'miracle' économique, l'avancée technologique et une croissance urbaine explosive et tous trois ont favorisé l'euphorie automobile et des flux pendulaires considérables qui se sont littéralement déversés dans le centre ville, lieu de concentration des emplois. Ce état de fait a donné lieu à de nombreux 'bricolages' dans le domaine de la planification des transports essentiellement (Lüthi et Meier, 1998). De cette période est d'ailleurs issue ce qui est considéré comme l'erreur de planification qu'est la réfection de la place de la gare et de la Bubenberplatz, en raison d'une circulation intenable. Au même moment pourtant, la protection du patrimoine est déjà active au centre ville, plus précisément pour la conservation historique de la vieille ville et entre en contradiction avec les politiques menées jusque là. Ces tensions croissent dès après 1970 avec les catastrophes économiques et environnementales qui remettent en question ces politiques. C'est sur ce terrain propice que se déroule l'affaire de la H-Lösung et l'échec des votations a bien montré que la population n'était plus d'accord de sacrifier la ville à la voiture. Cette situation intenable et le rejet de la solution proposée par la Ville ont conduit à un

changement majeur dans la planification bernoise. C'est ainsi que nous pouvons dire que le rapport de 1972 peut-être vu non seulement comme précurseur, mais également comme un testament de la fin de l'euphorie automobile.

Enfin, les mesures de rééquilibrage emploi-habitat de l'agglomération sont consécutives aux politiques menées ces dernières décennies, précisément au niveau de la ville de Berne, qui a d'abord choisi d'y concentrer les emplois, au détriment des zones d'habitation. Cette politique voulait que les offices de l'administration fédérale soient non seulement tous dans la même commune centre, mais également proches l'un de l'autre. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons pu assister, à Berne, à deux vagues successives de fuite du centre-ville, d'abord vers une première couronne suburbaine, puis vers une seconde couronne, périurbaine.

Aujourd'hui, le développement de la population semble s'être stabilisé. En revanche, les problèmes de circulation croissent et conduisent au cercle vicieux décrit notamment dans le programme d'agglomération et donc à une perte de la qualité des transports publics. Les politiques volontaristes de mise en place de mesures d'inversion de cette tendance, à l'image des PDE, ont permis de participer à ce rééquilibrage entre zones d'emplois et zones d'habitat, bien que les efforts semblent surtout s'être concentrés sur le transfert d'un nombre considérable d'emplois dans ces pôles (Canton de Berne, 2000-2006).

Avant ces mesures, les transports collectifs étaient surchargés aux heures de pointe, et seulement dans un sens : en direction de la ville le matin, et pour sortir de la ville le soir. Dans l'autre sens, ils circulaient pratiquement à vide. L'aide de la Confédération a été décisive pour le déplacement de milliers de places de travail dans la périphérie. Köniz, après 10 ans d'efforts dans l'agglomération bernoise, concentre à elle seule près de 18'000 places de travail, dont des offices fédéraux. Il en va de même à Ittigen. Mais les efforts de la ville n'ont pas été vains non plus, avec sa politique de stationnement très restrictive. Les flux pendulaires se sont donc mieux répartis ces dernières années, même si cet équilibre sur le plan des transports reste fragile et a tendance à se rompre, avec

l'accroissement de la circulation motorisée (Kanton Bern 2005a/b). Cette fragilité a été évoquée maintes fois lors des entretiens.

4.4.3. Clermont-Ferrand : l'enlisement dans la politique du tout automobile des dernières décennies

Dans le cas de Clermont-Ferrand, la trajectoire des politiques d'urbanisme et de transports est marquée par la régularité, la continuité et, par là même, la reproduction sur le long terme des effets de ces politiques. Les innovations dont la ville et l'agglomération ont bénéficié au fil de cette trajectoire, comme la réalisation du tramway, n'ont pu rompre avec ce modèle.

À Clermont-Ferrand, l'idéal fonctionnaliste de l'aménagement du territoire est venu renforcer cette continuité et cette inertie. Rien, ou presque, si l'on pense aux diverses étapes de sa trajectoire, n'est venu perturber cette inertie.

Le développement urbain de l'agglomération est essentiellement marqué par les impératifs de construction de logements sociaux et par les schémas d'organisation de l'espace et de maillage routier promus notamment par le ministère de l'Équipement français. Cet idéal infrastructural a été appuyé à Clermont-Ferrand par le régime politique socialiste et le régime institutionnel stables, ainsi que par la domination de l'industrie pneumatique de l'entreprise Michelin. Entre 1945 et 1997, la ville de Clermont-Ferrand a connu seulement deux maires, socialistes : Gabriel Montpied (1945 – 1973) et Roger Quillot (1973 – 1997). Alors que la ville bénéficiait d'un des anciens réseaux de tramway les plus étendus au début des années 1950, le développement de l'industrie automobile a favorisé le succès de l'usage de la voiture dans l'agglomération et, parallèlement, a conduit à la disparition des lignes de tramway. En termes de politiques de logement social, les cités Michelin ont joué un rôle majeur jusque dans les années 1960, puis l'entreprise s'est progressivement désengagée, passant le relais à la Ville de Clermont. Cette dernière s'est lancée dans une politique de production massive de logements sociaux visant à une stabilisation et à une spécialisation socio-démographiques.

Les changements et innovations que l'on peut identifier au fil des dernières décennies à Clermont-ferrand vont généralement appuyer la trajectoire préexistante, comme la réalisation du centre de Jaude, qui est l'un des premiers malls de centre-ville de France ; ils ne parviennent en effet pas à infléchir cette trajectoire et ne provoquent dès lors pas de rupture évidente des politiques menées. C'est en particulier ce qui c'est passé avec les transports publics. Des sections en site propre sont réalisées à la fin des années 1970 pour accroître leur attractivité. Toutefois, les financements viennent à manquer et les projets de développements ultérieurs sont stoppés. À la fin des années 1980, les élus communistes proposent de relancer un projet de transport en commun en site propre, non pas en vue de limiter l'usage de l'automobile, mais pour sauver les transports urbains de la faillite. Mais il faut attendre 1995 pour que le projet d'une ligne de tramway nord-sud soit proposé. La municipalité socialiste de Serge Godard lance en 2001 un nouvel appel d'offre, portant exclusivement sur un matériel pneumatique et depuis 2006, le tramway sur pneu roule sur la ligne 1. Mais suite aux restrictions des financements de l'Etat, les mesures d'accompagnement du tramway telles que la réduction d'accès à la voiture au centre et les politiques de requalification urbaine ont été supprimées, comme cela a déjà été mentionné plus haut.

La trajectoire clermontoise ne fait donc ressortir aucune véritable réussite de coordination transports-urbanisme et montre l'impossibilité, pendant des décennies, de se distancer des politiques passées, basées pour l'essentiel sur le développement automobile. Ce mode de transport est dès lors parfaitement approprié aux déplacements à Clermont-Ferrand, qui n'a jamais véritablement agi à l'encontre de l'étalement urbain qu'elle subit. Aujourd'hui, cet étalement se heurte aux projets de requalification du centre et d'amarrage de l'urbanisme aux transports publics, deux dimensions qui se sont développées en parallèle, et qui ne peuvent plus que difficilement se rencontrer.

Concernant la planification enfin, ses contenus apportent de vrais changements et une volonté de penser ensemble les déplacements et l'aménagement du territoire, mais la mise en œuvre de ces principes est

restée jusqu'à présent de l'ordre des intentions. Les objectifs de la première génération du Plan de déplacements urbains se focalisent pourtant sur des politiques coordonnées. Et l'objectif du tramway était bien de renforcer le lien social entre les quartiers et l'urbanité de l'agglomération clermontoise. Mais dans la pratique, ces projets sont difficiles à réaliser, comme l'a montré la réduction des subventions de l'Etat qui a conduit à l'abandon des mesures d'accompagnement du tramway ou encore son tracé, qui ne passe pas par la gare et qui est maintenant l'objet de nombreuses discussions en rapport avec les projets de réalisation d'une seconde ligne. En France, les grands projets de transports publics sont généralement considérés comme des projets urbains. Dans ce cas, les échecs des mesures d'accompagnement du développement de réseau de transports publics a réduit le tramway à un projet technique. Il n'a ainsi pas permis aux changements espérés de se concrétiser et ne peut dès lors pas être considéré comme un élément de rupture de la trajectoire. Cette situation contraste cependant avec les autres projets du périurbain du Grand Clermont.

4.4.4. Grenoble : une coordination intersectorielle à l'échelle de la ville centre, une dépendance aux politiques passées à l'échelle de l'agglomération

L'exemple de Grenoble montre les effets potentiels d'une rupture sur une trajectoire de politique publique. L'agglomération a en effet tenté d'innover, de réagir et d'aller à l'encontre des modèles de développement antérieurs. Toutefois, cette rupture, les innovations et autres changements qui ont eu lieu vont peu à peu revenir à une tendance à la reproduction de la trajectoire préexistante, à l'image de celle de Clermont-Ferrand, mais de façon localisée, en périphérie.

Jusqu'à la fin des années 1970, nous avons vu que l'agglomération de Grenoble suit une trajectoire similaire à celle de Clermont-Ferrand, qui met l'accent sur une politique de construction de logements sociaux et sur un développement, bien que plus progressif qu'à Clermont-Ferrand, des équipements autoroutiers. L'action publique rompt avec ce modèle dès les années 1980. Médiatisée par le tramway, cette rupture ne repose pas

seulement sur la réalisation d'un équipement, mais sur l'instrumentalisation du tramway en faveur d'une politique de structuration de l'agglomération autour d'une centralité forte. Le maire Alain Carignon vient appuyer les arguments en faveur de la valorisation du centre-ville par les transports publics, mais il poursuit un double objectif : renforcer le rôle du centre-ville dans la structuration de l'agglomération et donner une plus grande place à l'initiative privée. Il libéralise le marché foncier du centre-ville et renonce à contenir et maîtriser les effets du tramway sur le marché immobilier. Le tramway est déployé avec une série de financements dédiés à la requalification urbaine et les municipalités peuvent ainsi financer à moindre coût leurs projets d'urbanisme.

La mise en place d'une accessibilité non orientée sur l'automobile au centre-ville s'est cependant faite en parallèle à une fluidification du trafic d'agglomération, à la fin des années 1980 par de nouvelles infrastructures. Dans ce cadre, le développement de transports publics au-delà du territoire de la communauté d'agglomération est ignoré et l'état du service ferroviaire régional demeure lacunaire pour une agglomération qui compte 300'000 habitants. En périphérie se dessine alors une trajectoire parallèle orientée vers l'accessibilité automobile et se traduisant par une dégradation des espaces urbanisés, des problèmes de congestion et une poursuite de l'étalement urbain. Cette seconde trajectoire, caractérisée par la reproduction et la continuité de celle préexistante, est partiellement alimentée par les projets réalisés au centre-ville, avec notamment les politiques de restriction du trafic automobile.

Pourtant, les conditions initiales de changement et de rupture au centre résultent plutôt de l'épuisement du modèle de développement antérieur. L'adoption du tramway n'est pas fortuite et reste la conséquence des lourds problèmes de gestion des déplacements, et en particulier de la congestion des transports publics dans la ville centre. Au début des années 1980, une trajectoire d'action publique marquée par la rupture avec les politiques de planification promues au plan national et proposant

un nouveau modèle d'accessibilité et d'articulation centre-périphérie se met alors en place.

4.5. Institutions, jeux d'acteurs et doctrines globales

En complément des contextes qui ont été présentés, nous nous sommes également intéressés à trois autres aspects qui aident à répondre aux deux premières hypothèses. Ils s'inspirent de travaux récents de sciences politiques qui ont montré l'intérêt de combiner, dans ce type d'analyse des processus de l'action publique, des dimensions utilisées souvent de manière exclusive (Surel 1998)¹⁴³. La première porte sur les institutions, qui ont déjà été abordées dans la partie précédente, consacrée aux contextes locaux, mais sous forme d'état des lieux. À présent, il s'agit de comprendre comment les procédures des politiques publiques se sont institutionnalisées tout au long de la trajectoire de l'agglomération et quelles en sont les conséquences, pour répondre à nos hypothèses : en termes de matérialisation de ces politiques, et en termes de normes qui perdurent dans le temps. Ainsi, une nouvelle loi sur les transports publics, les décisions issues d'une votation ou l'obligation d'établir un plan directeur précis et à intervalles réguliers exercent des effets spécifiques sur les accessibilités, par exemple en investissant des moyens considérables dans le développement des transports publics (hypothèse 1). Ces nouvelles accessibilités seront dès lors à l'origine de compétences singulières, sur lesquelles s'appuieront les décisions ultérieures, en tant que normes acceptées dans le contexte local (hypothèses 2).

La seconde dimension relève des jeux d'acteurs et s'attache à comprendre leur rôle dans les décisions et les mesures clé qui ont été prises au cours de la trajectoire étudiée. Des tensions récurrentes au sein des jeux d'acteurs peuvent s'avérer être des freins à la mise en cohérence de ces politiques. Au contraire, si les acteurs locaux poursuivent les mêmes objectifs, par exemple en associant des communes sur les thèmes des

¹⁴³ Les travaux de Surel nous ont inspiré dans la prise en compte de ces aspects, mais nous ne fondons pas pour autant les analyses qui suivent sur des apports de sciences politiques strictement de cet ordre.

transports et de l'urbanisme, ils agiront comme levier dans la prise de décision.

Ces deux premières dimensions sont abordées dans les points suivants, par agglomération. La dernière dimension se rapporte aux idées et doctrines globales. Dans notre cas, nous verrons comment ces doctrines traversent les trajectoires et se retrouvent dans des contextes différents, mais s'expriment de manière différentes, à des moments distincts.

4.5.1. Genève : planification précoce et tensions entre acteurs locaux

Le gouvernement cantonal¹⁴⁴ de Genève est le principal acteur de la politique locale d'aménagement du territoire. Depuis les années cinquante, cinq plans directeurs ont été élaborés, dans un cadre qui a progressivement institutionnalisé le suivi et la révision des documents de planification, tous les dix ans¹⁴⁵. La ville de Genève n'a que très peu de latitude pour faire valoir ses préférences, y compris en matière de transport, puisqu'elle n'est pas maîtresse de la voirie communale. Par ailleurs, le système de démocratie semi-directe confère un poids important à la population et aux associations dans le jeu d'acteurs local. Les initiatives et les référendums produisent des changements d'orientation décisifs dans les priorités de l'aménagement cantonal. Face à des oppositions parfois virulentes et au risque d'une remise en cause de la politique cantonale, le rôle du Conseil d'État n'est pas seulement d'élaborer, de coordonner et de mettre en œuvre les projets d'aménagement ; il consiste également à arbitrer les intérêts contradictoires qui peuvent s'exprimer à l'occasion des initiatives ou des référendums.

Le caractère intangible de la loi cantonale de 1952 sur la protection de la ceinture verte agricole offre un premier exemple de la continuité des options d'aménagement du territoire genevois. Aucun des plans directeurs adoptés depuis cette date n'a remis en cause cette décision, au risque de

¹⁴⁴ Le Conseil d'Etat, qui détient le pouvoir exécutif.

¹⁴⁵ République et Canton de Genève : 1948, 1975, 1989, 1995, 2001.

s'exposer à un recours immédiat de la part des associations écologiques. Même si la loi fédérale d'aménagement du territoire, modifiée en 1999, prévoit un assouplissement des contraintes d'urbanisation des zones agricoles, l'application de ce principe dans l'agglomération genevoise supposerait une réforme préalable de la loi cantonale, ce qui ne semble pas encore à l'ordre du jour.

De façon plus générale, l'importance des oppositions suscitées par les plans directeurs successifs a conduit le Conseil d'État genevois à mettre en place, depuis les années soixante, des dispositifs visant à légitimer la politique d'aménagement du territoire. C'est en particulier le rôle des commissions consultatives qui regroupent des représentants du Conseil d'État, des experts, des opérateurs et des représentants du monde associatif. La Commission d'urbanisme a été mise en place en 1961 pour effectuer le suivi du plan directeur ; elle donne également un préavis sur les projets d'aménagement. En 1973, le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG) est créé pour traiter notamment des questions relatives aux travailleurs transfrontaliers ; élargies aux problématiques d'aménagement du territoire, les réflexions du CRFG sont associées à celle de la Commission sur l'aménagement du territoire, créée en 1994, au moment de la révision du plan directeur de 1989. Enfin depuis 1990, la Commission consultative de la circulation regroupe l'OCM¹⁴⁶, les TPG¹⁴⁷, des représentants de la ville de Genève et d'associations actives dans le domaine des transports. Néanmoins, dans la pratique, l'influence de ces différentes commissions se révèle assez limitée.

Enfin, il existe une forte sectorisation des logiques d'action relatives aux transports et à l'urbanisme. L'intégration des compétences au niveau cantonal n'a pourtant pas suffi à coordonner les politiques. En témoigne par exemple la production, au début des années quatre-vingt, de documents de planification spécifiques pour les transports publics et la circulation ; par ailleurs, l'approche transversale du plan de déplacements urbains n'a pas d'équivalent à Genève. L'éclatement des compétences au sein des départements du Conseil d'État traduit le fort cloisonnement des

¹⁴⁶ OCM : Office cantonal de la mobilité

¹⁴⁷ TPG : Transports Publics Genevois

cultures techniques, entre urbanistes et ingénieurs transport, et à l'intérieur du champ des transports, entre spécialistes de la route et spécialistes des transports publics. Ainsi jusqu'en 2005, trois Départements du Conseil d'État étaient concernés par les politiques d'aménagement et de transports : le Département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement (DAEL), en charge de l'élaboration du plan directeur ; le Département de Justice, de Police et des Transports (DJPT) qui intervenait, à travers l'Office cantonal des transports (OTC) de la politique des transports routiers (y compris du stationnement) et ferroviaire ; enfin le Département de l'Intérieur, de l'Agriculture, de l'Environnement et de l'Énergie (DIAE), qui s'occupait des politiques de protection de l'environnement (lutte contre la pollution de l'air, le bruit, déchets et protection de la zone agricole). Par ailleurs, avant la création de l'Office des transports et de la circulation (OTC), en 1989, les transports dépendaient de trois départements différents. Depuis 2005, le gouvernement cantonal affirme néanmoins la nécessité de décloisonner les problématiques d'urbanisme et de transports et de 'détechniciser' les questions relatives à l'organisation des déplacements. Le regroupement récent des compétences relatives à l'aménagement et aux transports au sein d'un Département unique, le Département du Territoire, et la transformation de l'OTC en Office cantonal de la mobilité (OCM) en sont la traduction institutionnelle.

Au milieu des années 1970, la reconnaissance des problèmes posés par la logique du 'tout automobile' a incité le Conseil d'État à inscrire à l'ordre du jour du plan directeur l'amélioration des transports collectifs. Pour autant, l'accès automobile au centre n'est pas remis en question, et les investissements tardent à se concrétiser dans le domaine des transports publics. L'initiative populaire de 1983 en faveur d'un renouveau des transports collectifs soulève des contestations de la part des milieux automobilistes, qui craignent les conséquences négatives sur la circulation d'un redéploiement du réseau de tramway. Face à cette contradiction, le Conseil d'État mandate un bureau d'études pour étudier un contre-projet, qui aboutit en 1988 à la loi cantonale sur les réseaux des transports publics genevois. Le succès de ce contre-projet, adopté par 79% des votants, est celui d'un compromis. Tout en préconisant l'extension du

réseau de tramway, le texte ménage les susceptibilités des milieux associatifs en laissant ouvertes deux possibilités : d'une part la mise en place d'un réseau express régional, qui remporte l'adhésion des initiants, et d'autre part la réalisation d'un réseau de métro automatique, soutenue par les défenseurs de l'automobile (République et Canton de Genève, 1987).

À la fin des années 1990, l'ouverture transfrontalière témoigne d'une évolution importante dans le jeu d'intérêts local. En dépit de la mobilisation ancienne des associations locales sur les questions de l'aménagement transfrontalier et du soutien apporté par la Commission européenne à travers les programmes Interreg, le rapprochement entre les autorités publiques suisses et françaises est longtemps resté du domaine des études et des intentions. A noter que l'attraction de Genève déborde largement des limites cantonales du côté français ; selon la définition Insee de l'aire urbaine, 70% des habitants de la couronne périurbaine genevoise résident en France. Depuis la fin des années 1980, l'aggravation de l'étalement urbain s'est accompagnée d'une augmentation forte des flux pendulaires entre la Suisse et la France, provoquant un engorgement important des voies routières d'accès à Genève¹⁴⁸. Le développement d'un mode de transport collectif entre la Suisse et la France devient alors particulièrement pressant. De leur côté, les collectivités locales françaises réclament un desserrement de l'emploi sur leur propre territoire, jusque-là essentiellement concentré sur le périmètre cantonal. C'est autour de cette négociation des intérêts mutuels des différents partenaires que se concrétise le changement d'échelle du plan directeur cantonal. En atteste par exemple la pression exercée par Genève sur les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie pour qu'ils investissent dans le financement des transports publics transfrontaliers tout ou partie de la rétrocession fiscale sur les salaires des travailleurs transfrontaliers, qu'elle leur verse 'à son bon vouloir'.

¹⁴⁸ Environ 300'000 passages quotidiens sont effectués entre la France et la Suisse dont seulement 3% en transports collectifs.

4.5.2. Berne : le compromis d'un niveau institutionnel intermédiaire

Deux éléments marquants ressortent de la trajectoire bernoise, si nous la considérons sous l'angle des institutions. D'une part, l'agglomération bénéficie d'une organisation particulière et, surtout, unique en Suisse, sous cette forme du moins. En effet, les communes collaborent depuis des années au moyen de structures associatives actives à diverses échelles, à tel point que l'on assiste à une institutionnalisation des procédures, notamment avec le projet actuel de conférence régionale. Mais, rappelons-le, cette institutionnalisation progressive vient plus de la politique de régionalisation cantonale des années 1960 que d'un réel besoin de coordination comme c'est le cas par exemple à Genève.

D'autre part, l'autonomie communale bernoise, légiférée, confère aux communes un rôle important bien que le pouvoir décisionnel final, dans les deux secteurs, reste du ressort du canton.

Ces deux éléments sont entremêlés et jouent un rôle complémentaire dans l'institutionnalisation des procédures de planification bernoises. Aux conditions de départ abordées dans la partie consacrée aux contextes, nous pouvons par conséquent ajouter le contexte institutionnel favorable.

Les structures associatives tiennent une place très importante dans les processus de planification urbaine et des transports à Berne, y compris pour la prise de décision. Elles ne sont donc pas réduites à un rôle consultatif mais font réellement office d'institution intermédiaire entre les communes et le canton, voire même la Confédération. Les politiques travaillant au sein de la VRB¹⁴⁹ n'étant pas des experts techniques ni des spécialistes des domaines d'intervention de l'association, cela permet aussi de détechniciser les approches et les procédures de planification. Le projet de mise en place d'une conférence régionale a pour objectif de fusionner la VRB, la RVK4¹⁵⁰ et le domaine de la culture pour en simplifier le fonctionnement (RVK4 2000, 2005 et 2006). Les trois associations correspondent à des périmètres distincts, mais pour des

¹⁴⁹ Depuis 2010, Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Ce changement étant très récent, il n'est pas abordé en détails en raison de la réalisation antérieure de ce travail de terrain.

¹⁵⁰ RVK4 : Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland

raisons pragmatiques : la RVK4 prend en compte un périmètre bien plus étendu que la VRB, par exemple, car elle se concentre sur les questions de transports – publics surtout – à une échelle régionale plus vaste incluant toutes les communes potentiellement touchées par les projets. Le point le plus stratégique de cette idée est le Conseil régional, représenté par les présidents de près de cent communes, et qui doit revêtir un caractère contraignant tout en suivant de plus près la coordination intersectorielle. C'est déjà le cas pour la RVK4, inscrite dans la loi cantonale, qui stipule que chaque commune doit faire partie de l'une des six conférences régionales des transports. En revanche, l'adhésion à la VRB n'est pas imposée. Ces collaborations intercommunales à l'échelle de l'agglomération ne se retrouvent pas ailleurs en Suisse sous une forme aussi développée, mais surtout, depuis si longtemps.

La VRB suit les lignes directrices de l'ancienne VZRB¹⁵¹, mais s'attribue trois tâches supplémentaires. D'abord, de manière générale, elle représente une plateforme pour tous les problèmes à l'échelle régionale. Il s'agit donc d'une plateforme centrale dans laquelle les communes et les présidents de communes se rencontrent et peuvent aborder chaque thème en rapport avec son périmètre. Ensuite, c'est un lieu de coordination à disposition des communes qui auraient besoin d'une aide logistique dans leurs projets. Enfin, et ce dernier aspect revêt un poids important, la VRB joue le rôle de lobby pour la région, face au Canton et à la Confédération. Sa structure en deux niveaux de périmètres – les communes 'noyaux' et les autres – et le poids variable donné à chacune d'entre elles sont d'autres caractéristiques fondamentales.

Le périmètre considéré est redéfini en fonction de chaque projet. Il y a donc un périmètre général comprenant toutes les communes membres et un autre fonctionnel, incluant uniquement les communes concernées par un projet.

Les structures d'associations de communes à la bernoise sont donc des modèles particuliers en Suisse et précurseurs car appliqués depuis des décennies. Les instigateurs ne semblent donc pas s'être inspirés d'autres

¹⁵¹ Verein für die Zusammenarbeit in der Region Bern (Association pour la collaboration dans la région de Berne).

modèles, nationaux ou étrangers. Ainsi, Berne a pu développer ses principes de planification coordonnée dans un contexte institutionnel favorable, et grâce à ces structures préexistantes.

Quant à l'autonomie des communes, elle est, dans le canton de Berne, garantie par la loi et par là même très présente dans les manières de penser et de faire de la planification dans les domaines des transports et de l'aménagement du territoire. Elle n'est pas l'exemple le plus poussé en Suisse, mais les acteurs locaux, au niveau communal aussi bien que cantonal, tiennent à ce qu'elle soit respectée au mieux. Si le canton détient le pouvoir décisionnel final, il ne peut que difficilement aller à l'encontre des communes en raison de ce principe.

En nous penchant sur la trajectoire bernoise et les entretiens menés auprès des acteurs locaux, force est de constater qu'il y a une véritable vision commune, partagée par les acteurs locaux. Toutefois, nous nous efforcerons de ne pas mettre en avant cette entente harmonieuse au point de mystifier non seulement cet aspect, mais également la tradition de coordination dans les champs de l'urbanisme et des transports :

'Ich finde, das darf man nicht mystifizieren, die Koordination. Das besteht zum Teil auch aus purer Vernunft und Pragmatismus'¹⁵² (entretien du 14 décembre 2006).

Le point majeur qui nous amène à ce constat est l'homogénéité des discours des acteurs locaux interrogés, d'une part, et celle présente dans les documents de planification, d'autre part, dont les contenus ne semblent que rarement en contradiction. Bien entendu, cette harmonie est largement facilitée par les structures existantes d'associations de communes et toutes les conditions favorables énumérées auparavant, qui offrent des plateformes efficaces de discussion, de débat et d'élaboration de projets ou autres documents de planification.

Mais cette homogénéité des discours est également marquée entre les cultures professionnelles mêmes, qui revendiquent une philosophie propre à Berne en matière de coordination transports-urbanisme, dont l'une des bases pourrait se résumer de cette manière : *'Die Stadt der kurzen*

¹⁵² *'Je pense qu'il ne faut pas mystifier cette coordination. Elle est aussi faite en partie de pur bon sens et de pragmatisme'.*

*Wege*¹⁵³. Pourtant, dans le domaine des déplacements, les spécialistes des transports privés motorisés et ceux des transports collectifs ne se sont pas toujours accordés. A présent, leur collaboration semble bien reposer sur un consensus politique, à travers lequel il est admis que chaque moyen de transport a sa place dans des situations bien spécifiques :

'Il existe des endroits où la cohabitation est nécessaire. Le trafic des voitures a aussi une fonction en ville. Si vous n'écoutez que les politiciens verts, ils ne favoriseront que le transport public dans la ville. Mais en réalité, on essaie plutôt de faire fonctionner les deux partenaires l'un à côté de l'autre (...). A peu près 70% du trafic de transports publics roule sur les routes dans la région de Berne' (entretien du 18 juillet 2006).

Les liens personnels entre les différents acteurs interrogés paraissent solides et nécessaires à la réalisation de cette coordination. En effet, la ligne suivie peut être identique, mais en l'absence d'entente entre acteurs, les projets stagnent. Ce constat n'est pas sans effet à Berne : certains soulignent ainsi que la réunion d'une centaine de présidents de communes à l'échelle régionale autour de la même table du futur conseil régional, et dans le but de prendre des décisions collectives, facilitera la compréhension et la confiance mutuelle entre acteurs.

Enfin, la notion du temps est primordiale dans les discours des acteurs locaux interrogés, qui considèrent qu'il s'agit là d'un facteur participant à une prise de décision correcte et à la réalisation de projets durables. La procédure de consultation de la population prévue dans le modèle bernois requiert des mois, voire une année avant que le projet ne démarre. Si le temps a une telle valeur dans cette approche, c'est qu'il permet de ne pas avoir à en perdre ensuite sur les erreurs commises dans le passé :

'Ich plädiere für die Langsamkeit; weil sie schneller ist (und auch wirtschaftlicher). Wenn etwas auf die Schnelle gemacht wird und die Lösung nicht getragen ist, dann werden sie 10 Jahre danach noch viel Energie aufwenden müssen um Konflikte zu bewältigen (weil sie vorher die Arbeit nicht richtig gemacht haben) (...). Das ist unproduktive Arbeitszeit. (...) Wenn die Strasse einmal falsch gebaut wurde, kann sie

¹⁵³ La ville des chemins courts.

*nie mehr grundlegend geändert werden. Wenn sie falsch konzipiert ist, trägt man den Schaden während mehreren Jahrzehnten*¹⁵⁴ (entretien du 15 décembre 2006).

Mais malgré les nombreux intérêts communs et partagés à Berne, les tensions entre acteurs apparaissent pourtant à différentes échelles, entre les niveaux administratifs : entre le canton et les communes ou entre la commune-centre et les autres communes de l'agglomération notamment. Le canton est parfois critiqué de ne pas avoir suffisamment tenu compte des intérêts des communes urbaines dans le passé et de s'être plus préoccupé des petites et moyennes communes rurales :

*'Der Kanton handelt meistens stadtfeindlich. Sein Reflex ist nicht auf Bern, Thun oder Biel ausgerichtet, sondern auf mittlere ländliche Gemeinden*¹⁵⁵ (entretien du 14 décembre 2006).

Il est vrai, la politique cantonale de régionalisation s'adressait avant tout aux communes rurales ou de montagne et non à l'agglomération bernoise. Ce n'est que plus tard que Berne a obtenu le soutien du canton. Cependant, la coordination entre ces niveaux a été réalisée pratiquement sans encombre dans le cadre des Pôles de Développement Economique, qui réunissent à la fois les acteurs privés et publics. Ceci se fait à l'échelle du canton et des communes concernées, avec la participation de la région aussi bien que de la Confédération, à travers les projets d'agglomération.

La Confédération a aussi son rôle à jouer dans les jeux d'acteurs de cette trajectoire. C'est le cas surtout avec les politiques visant à rééquilibrer les zones d'habitat et d'emploi. Bien que la volonté de réaliser les projets de Pôles de Développement Economique se situe à l'échelle cantonale et régionale, c'est au niveau fédéral que reposait la décision de décentraliser des offices fédéraux qui a amorcé le mouvement. D'une politique de prestige lié à la localisation des emplois fédéraux au centre-ville et à l'origine du déséquilibre, la Confédération est ainsi passée à une politique

¹⁵⁴ *'Je plaide pour la lenteur, parce qu'elle est plus rapide et aussi plus économique ! Si quelque chose est fait dans l'urgence, vous devrez ensuite dépenser beaucoup d'énergie pendant les dix ans à venir pour surmonter tous les conflits. C'est du temps de travail contre-productif. Si une route est mal construite, elle ne peut plus être modifiée. Si elle est mal conçue, on en subit les dommages pendant les décennies suivantes.'*

¹⁵⁵ *'Le canton agit de manière hostile par rapport à la ville. Son réflexe ne se dirige pas sur Berne, Thoune ou Bienne, mais plutôt sur les communes rurales moyennes.'*

de décentralisation de ses services dès les années 1980. C'est également à ce niveau qu'ont été lancées les politiques d'agglomération qui ont permis la mise en place du projet d'agglomération bernois (Canton de Berne, 2005). En réalité, il y a une quarantaine d'années, les structures centrales n'accordaient pas cette importance aux priorités et enjeux régionaux ou cantonaux sur le plan de l'urbanisation (Lüthi et Meier, 1998). En revanche, les cantons et la Confédération portaient un intérêt certain pour le domaine de la construction des routes.

Enfin, les jeux d'acteurs revêtent une importance considérable lors des votations des années 1970 et du changement de paradigme de la planification bernoise. Au-delà des désaccords politiques, pourtant peu marqués dans les affaires de la Bubenberplatz et de la H-Lösung, c'est au niveau du citoyen que le changement a opéré à travers l'initiative populaire. Jusque là, le citoyen n'était pas réellement allé à l'encontre des politiques menées au moyen des instruments de démocratie semi-directe dont il disposait. Mais le rejet clair du projet de la H-Lösung par les citoyens a été à l'origine de la première grande période de changement correspondant au renversement de la relation entre ville et transports. Les oppositions politiques, en revanche, étaient moindres: les travaux de la Bubenberplatz ont été motivés à la fois par la situation intenable et le caractère provisoire des travaux et publiquement, aucun parti ne s'y est opposé. Mais ces travaux, combinés aux pronostics de croissance du trafic, justifiaient la réalisation de la H-Lösung. Dans cette seconde affaire, les divergences se sont plutôt exprimées au sein même des milieux techniques et spécialisés, mais cela n'a pas empêché le Conseil municipal de Berne de voter en faveur du projet. Le contexte de ces années, que nous avons décrit plus haut, a permis à l'acteur citoyen d'interrompre ce processus et d'entamer le changement.

4.5.3. Clermont-Ferrand : deux maires socialistes en 50 ans¹⁵⁶

Nombreuses sont les institutions qui vont vu le jour dans les champs de l'aménagement et des déplacements à Clermont au fil de sa trajectoire, bien qu'elles n'aient pas toujours été garantes de la réalisation de leurs objectifs, au contraire. La création tardive du Syndicat Mixte des Transports en Commun en 1976, avec son périmètre de départ de onze communes, présente certaines spécificités. En effet, la place de ce syndicat est particulier : Roger Quilliot, maire de Clermont pendant plus de 20 ans, n'était pas favorable aux transports publics et a ainsi toujours souhaité que le Conseil général y conserve un rôle central, ce qui a considérablement réduit ses marges de manœuvre. Le SMTIC est complété, au sein du territoire du Grand Clermont, par le Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération de Riom, le SITCAR.

D'autre part, une Communauté d'agglomération a pu voir le jour en 1999 avec la naissance des lois Voynet, Chevènement et SRU¹⁵⁷. Il s'agissait en fait de la transformation et de l'extension de la communauté de communes déjà existante depuis quelques années, la COMAC¹⁵⁸. L'agence Clermont Métropole a été créée peu avant, en 1998 et élargit son échelle d'intervention aux deux communautés de Clermont-Ferrand et de Riom.

Finalement, les changements viendront probablement de l'influence de l'Agence d'urbanisme et du Syndicat d'étude et de programmation de l'agglomération clermontoise, qui ont lancé des politiques plus incitatives avec la création de zones pilotes d'habitat et des opérations de redensification.

Les jeux d'acteurs clermontois sont avant tout marqués par la présence de deux maires seulement en plus de 50 ans, tous deux socialistes : Gabriel Montpied et Roger Quilliot. Pour cette raison, nous avons vu que les

¹⁵⁶ Les parties consacrées aux institutions, jeux d'acteurs et doctrines globales sont plus brèves pour les agglomérations françaises, en raison de la nature du matériau d'information, qui consiste en l'analyse secondaire des recherches mentionnées précédemment. En effet, le matériau disponible est moins étayé à propos de ces questions.

¹⁵⁷ Loi Solidarité et renouvellement urbains (2000).

¹⁵⁸ COMAC : Communauté Agglo Clermont Communauté.

politiques urbaines clermontoises ont été spécialement marquées par la stabilité et surtout, par l’empreinte de Roger Quilliot pendant ses 24 années de magistrature. Lui-même a instauré la mainmise du Conseil général sur le STMC, dont le président fut un élu. En 1983, les collectivités locales reprennent également 65% de la société anonyme mixte qui a remplacé le concessionnaire du réseau de transports publics, Claret. De manière générale, la ville de Clermont n’a jusqu’à récemment jamais soutenu politiquement le développement des transports publics. C’est Serge Godard, successeur de Roger Quilliot, qui relancera, timidement, le projet de tramway, déjà retardé dans sa réalisation. Mais les crispations se retrouvent également entre le SMTC et l’exploitant T2C, qui s’était vu imposer le tramway sur pneu. Aujourd’hui, le SMTC entame cependant des discussions avec les autorités organisatrices à l’échelle de la région clermontoise, notamment autour de l’harmonisation du réseau et du problème des lignes de bus interurbaines qui se rendent toutes à la gare routière et non sur la ligne de tramway.

Dans les rapports entre l’Etat et les collectivités locales, les jeux d’intérêts se font particulièrement ressentir avec le tramway. Suite aux restrictions de financement de l’Etat, ces dernières ont du prendre à leur charge les financements perdus, ce qui a conduit à l’abandon des mesures d’accompagnement de la première ligne.

Enfin, la construction du centre commercial de Jaude en plein centre-ville, allant à l’encontre de la tendance des centres situés en périphérie ou en entrée de ville, a provoqué des tensions entre les intérêts des commerçants. Dans un premier temps, ceux de la vieille ville s’y sont opposés et ont effectivement largement souffert de la présence du centre Jaude, comme en attestent les nombreuses fermetures de commerces situés dans les arcades. Dans un second temps en revanche, le projet de carré Jaude 2 a obtenu leur soutien dans une perspective de concurrence avec les surfaces commerciales de périphérie et de volonté de redynamiser le centre-ville de Clermont.

4.5.4. Grenoble : deux échelles d'intercommunalités qui s'ignorent

Le constat le plus marquant sur le plan institutionnel à Grenoble est la mise en place parallèle et indépendante de deux échelles d'intercommunalités, qui s'ignorent longtemps : à l'échelle de l'agglomération d'une part ; à l'échelle de l'aire urbaine d'autre part. Les enjeux en termes d'étalement urbain et de congestion autoroutière, au sein de la région urbaine de Grenoble, sont étroitement liés aux lacunes de la coopération communale à cette échelle. Cette faiblesse contraste avec une intercommunalité dynamique dans l'agglomération centrale. La mise en place de l'intercommunalité dans l'agglomération grenobloise est initiée avec la création du SIEPARG¹⁵⁹ en 1973, qui regroupe les 23 communes du centre de l'agglomération. Sa création trouve son origine en 1965 dans le premier syndicat fondé au lendemain de l'élection du maire socialiste Hubert Dubedout à la tête de l'exécutif grenoblois : le SIEPURG¹⁶⁰. Cette première structure met fin à plusieurs années de méfiance et de conflits entre la commune-centre de droite et les communes de première couronne communistes. Il est doublé en 1968 du Syndicat de réalisation de la région grenobloise¹⁶¹ qui se concentre sur des enjeux opérationnels et d'équipements collectifs. En janvier 1973, ces deux syndicats sont fusionnés et forment désormais le SIEPARG, qui deviendra par la suite une communauté de communes, la Métro.

Dans le pays Voironnais, le Syndicat Mixte d'Aménagement du Voironnais¹⁶², créé en 1974, regroupe une quinzaine de communes situées autour de Voiron. En 1993, le SMAV est transformé en Communauté de communes du Pays Voironnais. Dans le Grésivaudan, le Syndicat d'Etudes et de Réalisation du Pôle Urbain du Moyen Grésivaudan¹⁶³ est constitué d'une dizaine de communes situées à parts égales sur la rive droite et la rive gauche de l'Isère, en amont de Grenoble.

¹⁵⁹ SIEPARG : Syndicat Intercommunal d'Etudes, de programmation et d'aménagement de la Région Grenobloise

¹⁶⁰ SIEPURG : Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise

¹⁶¹ SIRG : Syndicat Intercommunal de Réalisation de la Région Grenobloise

¹⁶² SMAV : Syndicat mixte d'aménagement du Voironnais

¹⁶³ SIERPUMG : Syndicat d'Etudes et de Réalisation du Pôle Urbain du Moyen Grésivaudan

Finalement, malgré ces structures, c'est l'échec des intercommunalités périphériques dans le Voironnais et le Grésivaudan, soit par l'absence de coalition, soit par la mauvaise volonté de l'administration d'Etat.

Sur le plan des transports, la création du Syndicat mixte de transports en communs de l'agglomération grenobloise en 1973 marque le début de l'intervention publique dans la planification et la gestion du réseau de transports. En effet, depuis près de 80 ans, ceux-ci étaient gérés de façon relativement chaotique par la SGTE¹⁶⁴, avec qui seul le Conseil général de l'Isère travaille jusqu'en 1951, lorsque la ville dispose à son tour de l'autorité concédante. Mais ce partage du pouvoir concédant va de pair avec une absence de cadre de régulation. La solution de compromis est trouvée en 1973, avec la création du syndicat mixte des transports en commun, et qui sera désormais la seule autorité organisatrice¹⁶⁵, ainsi que la création d'une société d'économie mixte (SEM) rachetant en 1975 les actifs de la SGTE. Au plan institutionnel, cette nouvelle architecture illustre le renforcement du pouvoir local et la coordination des politiques d'agglomération, en contrepois de l'Etat et du Conseil Général.

Déjà avec le premier plan d'urbanisme, le plan directeur dit Plan Bernard, la municipalité doit négocier ses intérêts avec l'Etat, qui a l'intention d'appliquer ce plan, et préférera le compromis à l'affrontement. Les tensions avec l'Etat se répéteront dans les années 1970 lors de la formation du SIEPARG, dans un contexte où les rapports avec le pouvoir local sont mauvais.

La municipalité, au fil de cette trajectoire, aura aussi à gérer des oppositions avec les citoyens à travers les associations de quartier, comme ce fut le cas avec le projet du quartier Hoche. La ville projetait en effet un quartier à vocation sociale unique, alors que les associations souhaitaient faire de cette zone un lieu de renforcement des fonctions de centralité et de rayonnement du centre ville. Ici encore, la ville devra faire des concessions. Dans les années 1970, elle avait du également négocier avec l'Union des commerçants du centre-ville qui refusait l'idée du tronçon commun en site propre pour l'ensemble des lignes le traversant. La ville

¹⁶⁴ Société grenobloise de tramways électriques

¹⁶⁵ Administrée à part égale par le Conseil Général de l'Isère et le SIEPARG

s'est vue contrainte de renoncer à ce projet face à ces contestations. Autre exemple, le projet POMA2000¹⁶⁶, qui a suscité l'opposition non seulement des commerçants, mais également de l'Association pour le développement des transports en commun et qui conduira à son enterrement définitif. Mais en 1983, avec l'arrivée du maire Alain Carignon, les concessions ne semblent plus à l'ordre du jour avec ses ambitions de requalification du centre-ville, de prestige et de gentrification.

Les volontés de développement économique et technologique, avec le projet de ZIRST¹⁶⁷ à Meylan et Montbonnot, permettront cependant des associations innovantes, entre la ville centre et les communes d'implantation, le Conseil Général de l'Isère et un réseau d'universitaires et de chefs d'entreprises locaux.

De manière générale dans la trajectoire grenobloise, la question des transports s'est trouvée au cœur de la médiation et du rapport de force entre commune-centre et périphérie. À la même échelle, la périphérie, qui n'a que tardivement suscité l'intérêt des politiques, experts et autres aménagistes, s'est développée dans l'ombre de l'agglomération centrale. Le Syndicat mixte d'aménagement du Voironnais a été créé en réaction des élus locaux face aux projets d'aménagement régional de l'Etat et des élus de l'agglomération centrale. Toutefois, cette intercommunalité ne sera fédérée que par réaction et opposition contre l'influence de l'agglomération grenobloise. Plus tard, la Métro se structurera contre les espaces périphériques. Dans tous les cas, les rapports entre la Métro et les espaces périphériques sont quasiment inexistantes. Seul le travail de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise et les réflexions préalables à la révision du SDAU tentent de penser la coordination des politiques de transport, d'urbanisme et de développement économique à l'échelle de la région urbaine. Avec le projet de tramway, l'ambition de renforcement de la centralité s'accompagne enfin de compromis avec les communes de première couronne.

¹⁶⁶ Du nom de la société, Pomagalski

¹⁶⁷ Zone pour l'innovation et les réalisations scientifiques et techniques

4.5.5. Idées et doctrines globales

Abordée sous l'angle des valeurs, des représentations et des normes qui sous-tendent l'action dans les domaines des transports et de l'urbanisme, l'analyse de ces trajectoires de la planification urbaine fait ressortir des idées ou doctrines d'ordre plus général, largement diffusées à l'échelle internationale. À noter qu'à Berne, ce n'est pas nécessairement l'originalité des doctrines qui traversent sa trajectoire des dernières décennies qui la distinguent d'autres villes, mais bien la précocité de ces celles-ci. Du moins, il s'agit de la précocité de l'action même qui est issue de ces doctrines. La prise de conscience environnementale, la notion de qualité de vie ou encore l'approche qui veut que les transports s'adaptent à la ville et non plus l'inverse, sont autant d'éléments que nous pouvons retrouver dans nos autres études de cas, mais à des périodes et dans des modalités différentes. Trois phases marquent ainsi l'évolution des doctrines de l'action publique.

Durant les années 1950 et 1960, l'urbanisme fonctionnaliste est le modèle dominant. L'aménagement urbain repose sur des principes de séparation fonctionnelle (habiter, travailler, se récréer, circuler) et sur le primat accordé à la fonction circulaire. À Clermont-Ferrand, l'inertie qui ressort de la trajectoire a été alimentée par un idéal fonctionnaliste d'organisation de l'espace. Son développement urbain est marqué par les impératifs de construction de logements sociaux et des schémas génériques d'organisation de l'espace et de maillage routier. Cet idéal infrastructurel a été renforcé à Clermont-Ferrand par un régime politique et institutionnel stable ainsi que par la domination fonctionnelle et économique de l'industrie pneumatique. À Grenoble à cette époque, le Plan Bernand prévoit d'organiser les quartiers autour de voiries de grandes capacités aménagées en rocade du centre historique, lui-même profondément remodelé. Ces artères doivent servir à écouler le trafic automobile, alors que la circulation piétonne, les habitations et les quartiers d'affaires se situent sur des dalles en hauteur. À Genève, cette vision s'accorde avec l'image de modernité attachée à la voiture particulière par opposition au caractère désuet des tramways, dont les réseaux seront entièrement démantelés. L'accessibilité automobile

constitue l'enjeu majeur des politiques de transports, et l'ingénierie routière, utilisant des méthodes et des modèles importés des États-Unis, est largement diffusée au sein des institutions publiques comme des bureaux d'études privés. Le plan directeur de Genève de 1966 est particulièrement fidèle aux thèses modernistes. La densification de l'habitat urbain en constitue une orientation majeure ; localement, elle répond au double enjeu politique de gestion de l'espace et de protection de la ceinture verte agricole. À Berne, la ville avait appliqué une séparation nette des modes de déplacements dans l'espace, qui remplissait alors des fonctions particulières. En surface, la circulation, et en souterrain les piétons, pour ne pas entraver leurs déplacements mais aussi pour leur sécurité. La séparation des fonctions était également marquée dans les doctrines de la politique de la ville, qui prônait un lieu spécifique pour les emplois, à savoir la ville-centre, et un autre consacré à l'habitat et correspond aux banlieues avoisinantes, réparties en deux couronnes d'agglomération successives.

Une seconde doctrine émerge dans les années 1970, issu de la remise en cause de la logique tout automobile de la période précédente. Le constat est sans appel : la congestion croissante des réseaux routiers menace l'accès à la ville. Cette menace s'apparente au risque et aux dangers que représente l'immobilité sur les autoroutes notamment (November 2004). Cette menace rend nécessaire le développement des transports collectifs. À Clermont-Ferrand, il n'y a pas vraiment de remise en cause de la politique du tout automobile à cette période, au contraire. Seules des sections de site propre sont réalisées à la fin des années 1970 pour accroître l'attractivité des transports en commun. Jusqu'à la fin des années 1970, l'agglomération de Grenoble suit une trajectoire sensiblement identique à celle de Clermont-Ferrand, fondée sur une politique de construction de logements sociaux et sur un développement, plus progressif qu'à Clermont-Ferrand, des équipements autoroutiers. À Genève, le développement des transports collectifs n'est envisagé que pour limiter le recours à la voiture particulière, dans une vision d'équilibre du marché local des déplacements non intégrée à une politique d'aménagement plus globale. Le renversement du primat à l'automobile se réalise avec les votations des années 1980. Dans le cas bernois, la mise en

application de cette doctrine a été facilitée par les votations du moment, avec la H-Lösung, le contournement autoroutier déjà existant, même s'il était et est encore partiel, ainsi que la volonté de la population de préserver le cœur de Berne – dans le sens spatial, mais surtout émotionnel du terme – et par là même sa qualité de vie. Cette notion de qualité de vie revêt une importance majeure dans les discours de nos interlocuteurs, qui considèrent qu'elle est l'une des composantes de la mentalité bernoise :

*'Die Landschaft, die Lebensqualität hat für uns eine hohe Bedeutung, also wir lieben es, in einer schönen Umgebung zu leben. Von dieser Erkenntnis her bis zum Schritt, dass wir die räumliche Entwicklung optimal koordinieren und planen müssen, das ist nur ein kleiner Schritt'*¹⁶⁸ (entretien du 15 décembre 2006).

Une troisième étape est associée à la montée des préoccupations environnementales puis, dans son prolongement, à la généralisation de la notion de développement durable¹⁶⁹. À Clermont-Ferrand, à la fin des années 1980, les préoccupations environnementales ne se font toujours pas ressentir. Des élus communistes proposent la relance d'un projet de transport en commun en site propre, non pour limiter l'usage de l'automobile pour des raisons de cet ordre, mais uniquement pour sauver les transports urbains de la faillite. À Grenoble, dès les années 1980, l'action publique locale change de cap, mais pas non plus pour des raisons liées aux préoccupations environnementales. Médiatisée par le tramway, cette rupture repose sur l'instrumentalisation du tramway en faveur d'une politique de structuration de l'agglomération autour d'une centralité forte. À Genève, à l'échelle nationale, la question environnementale est institutionnalisée presque quinze ans avant le vote de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en France¹⁷⁰. À l'échelle locale, le rôle des associations écologistes est particulièrement prégnant, à la fois en faveur de la préservation des espaces naturels ou agricoles et de la

¹⁶⁸ *Le paysage, la qualité de vie, ont pour nous une très grande signification, nous aimons donc vivre dans un bel environnement. De cette idée à une coordination et une planification optimales de l'aménagement de l'espace, il n'y a qu'un pas.*

¹⁶⁹ Qui comprend des aspects environnementaux, mais aussi sociaux et économiques.

¹⁷⁰ Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle des Energies de 1996 (dite loi LAURE)

promotion de transports collectifs performants. À cette sensibilité précoce et engagée en faveur de la question environnementale s'oppose toutefois une culture urbaine genevoise imprégnée par l'héritage moderniste et résolument favorable à la voiture particulière, limitant de fait l'acceptabilité d'une stratégie de réduction drastique de la circulation automobile, comme celle que Berne a mise en place. Au cours des années 1990, le débat sur l'aménagement du territoire à l'échelle fédérale met l'accent sur les problématiques urbaines, mêlant des idées d'inspiration libérale aux principes de développement durable. Face à la pression démographique et aux problèmes posés par l'étalement urbain, la Confédération helvétique préconise à la fois un assouplissement des contraintes de constructibilité des zones agricoles et une politique foncière favorisant la densification. La loi fédérale pour la constitution d'un fonds destiné à garantir une contribution financière de la Confédération pour le financement des projets d'infrastructures de transport (ferroviaires ou routières) dans les agglomérations a vu le jour en 2006. Le projet 2015 pour Genève, tout comme le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, reprennent cette double rhétorique du développement durable et de l'attractivité territoriale. C'est la notion de qualité de vie à Berne qui est ressortie des événements de la fin des années 1970, avec la H-Lösung, et qui encore à ce jour sous-tend l'importance des préoccupations environnementales dans les discours des acteurs locaux que nous avons rencontrés, ainsi que dans les documents de planification qui s'ensuivent. Il s'agissait de freiner le sacrifice de la ville à la voiture en s'appuyant sur cette idée, qui devait alors se concrétiser en conservant le marché existant et en l'agrandissant, tout en éliminant la circulation automobile, traversant le centre. Il ne fallait plus toucher au cœur de la ville, auquel tenait tant la population.

4.6. Synthèse comparative des contextes et des trajectoires

La matérialisation des politiques publiques menées dans les quatre agglomérations, qui a fait l'objet de ce chapitre afin d'être en mesure de répondre à l'hypothèse H1, est synthétisée ici sous deux formes : premièrement, en complément de cette synthèse, le tableau 8 reprend tous les éléments essentiels des trajectoires et des contextes étudiés ; deuxièmement, les trois groupes de cartes qui suivent¹⁷¹ nous montrent de manière illustrée les différences de densité de population et les spécificités des typologies sociale et spatiale. Il permet d'avoir une vue d'ensemble comparative des quatre agglomérations, indispensable au test de l'hypothèse H1, en recensant à la fois les aspects des contextes nationaux, locaux, les doctrines en vigueur et la matérialisation des trajectoires.

¹⁷¹ Réalisation des cartes : *LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)*

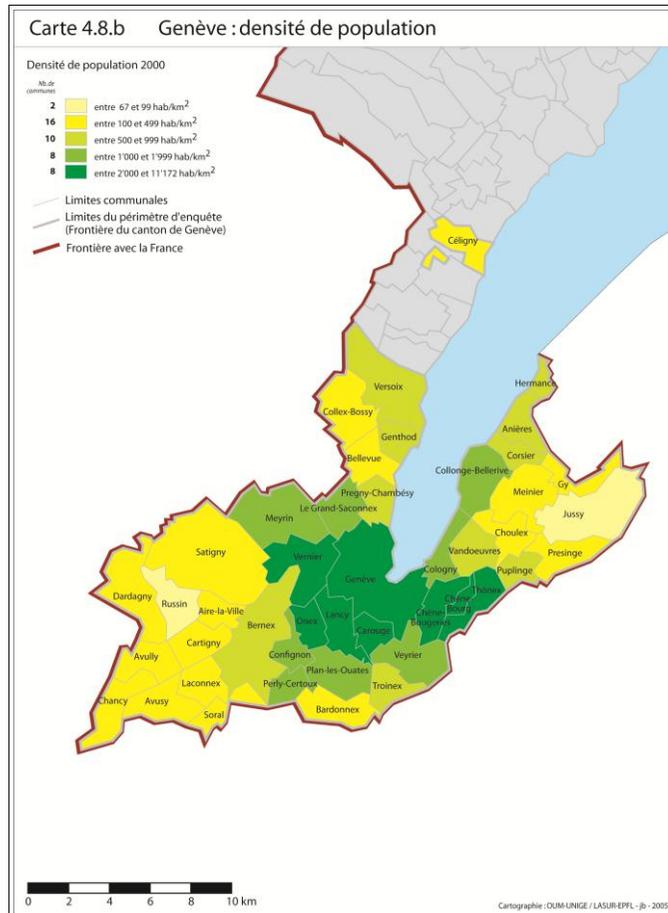
Tableau 8 – Synthèse des contextes et des trajectoires

		Suisse		France	
Contextes nationaux		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fédéralisme et autonomie cantonale ▪ Démocratie semi-directe et rôle de l'acteur citoyen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Évolution par paliers du rôle de l'Etat : décentralisations ▪ Existence des autorités organisatrices de transport 	
Contextes locaux		Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Particularités des institutions et jeux d'acteurs locaux		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification précoce (plans directeurs depuis les années 1950) ▪ Commissions sectorielles consultatives ▪ Compétences cantonales ▪ Dispositif issu des votations des années 1980 ▪ Documents appuyant l'ouverture transfrontalière 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Associations de communes uniques en Suisse ▪ Autonomie communale légiférée ▪ Niveau institutionnel intermédiaire entre le canton et les communes ▪ Procédures basées sur le temps long ▪ Soutien de la Confédération 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Institutions multiples et à la marge d'action réduite ▪ Stabilité des jeux d'acteurs : 50 ans et deux maires socialistes ▪ Manque de soutien au développement des transports publics ▪ Tensions entre l'Etat et les collectivités locales autour du tramway 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déficit de coopération à l'échelle de la région urbaine ▪ Intercommunalité dynamique à l'échelle de l'agglomération centrale ▪ Institutionnalisation de l'intervention publique dans les TP avec le SMTC ▪ Renforcement du pouvoir local
Doctrines globales	Priorité au trafic automobile	1950-1970 ▶ encore persistant	1950-1970	Dès 1950 ▶ encore persistant	Dès 1950 ▶ encore persistant en périphérie
	Remise en cause du tout-automobile	Dès les années 1980, mais peu contraignant	Dès les années 1970	Remise en cause faible et récente	Dès les années 1980, au centre
	Développement durable	Dès les années 1980 (votations)	Dès les années 1970 (votations)	Dès les années 1990 (LAURE)	Dès les années 1990 (LAURE)
Matérialisation des trajectoires	Densité	Forte	Moyenne	Faible	Moyenne
	Compacité	Moyenne	Forte	Faible	Moyenne
	Emplois	Multipolaire	Monopolaire d'abord, puis multipolaire	Dispersé	Multipolaire
	Coordination	Planifiée pour l'automobile, puis multimodale	Planifié depuis 30 ans en fonction des TC	Planifiée depuis 30 ans en fonction de l'automobile	Planifiée pour l'automobile, puis multimodale
	Accessibilités	Multimodale au centre, automobile en périphérie	Fortement tournée vers les TC	Fortement tournée vers l'automobile	Multimodale au centre, automobile en périphérie

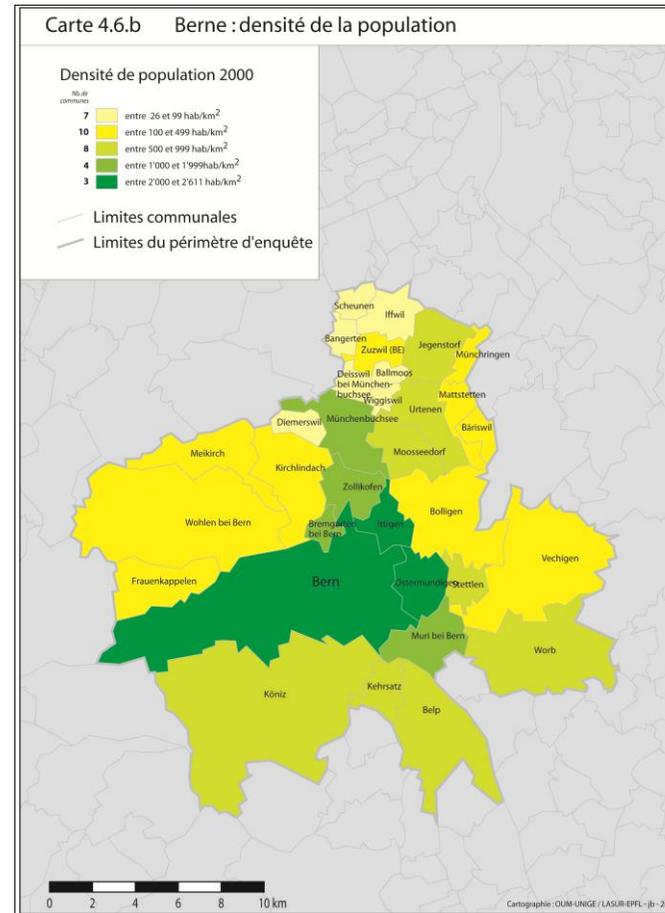
Les cartes de densité nous montrent bien la morphologie des agglomérations. À Genève, à l'intérieur du périmètre de la ceinture verte agricole, la densité est forte et prise dans les frontières aussi bien cantonale que nationale. Toutefois, cette représentation masque la faible densité et l'étalement plus marqué sur le territoire français voisin. À Berne, nous pouvons observer une densité plus forte sur un axe nord-sud. À Clermont-Ferrand, la densité diminue de manière assez homogène d'une couronne à l'autre, hormis la région de Riom. Enfin, c'est la carte de Grenoble qui montre de la manière la plus évidente sa morphologie. En dehors de l'urbanisation qui s'est développée en forme de Y, la densité est faible dans le reste de l'agglomération.

Si nous confrontons ces cartes de densité avec les analyses de contextes et de trajectoires qui précèdent, nous comprenons que la densité doit se combiner avec d'autres ingrédients pour produire des effets sur les accessibilités. À Genève par exemple, la densité est forte, bien que localisée dans l'agglomération centrale. Or, elle est affaiblie par une localisation multipolaire des emplois. L'accessibilité automobile en périphérie vient pallier à cette contradiction. À Berne, la densité est plus faible et les emplois répartis également de façon multipolaire, mais néanmoins concentrés dans les PDE (Canton de Berne 2000-2006). L'accessibilité axée sur les transports collectifs se maintient hors du centre et rend l'ensemble cohérent. À Clermont-Ferrand, seule l'accessibilité automobile est capable de répondre à la faible densité et à la dispersion de l'emploi. C'est bien le cas et en ce sens, nous pouvons supposer que l'ensemble est tout aussi cohérent. Grenoble présente un cas assez similaire à Genève, si l'on observe les caractéristiques de matérialisation de sa trajectoire, dans le tableau 8. Les carences d'accessibilités en transports publics en périphérie peuvent être compensées par le recours intensif à l'automobile dans cette partie de l'agglomération. Leurs doubles trajectoires rendent les accessibilités plus complexes et moins cohérentes, ce qui n'est pas sans conséquence sur les hypothèses que nous testerons par la suite, H2 et H3.

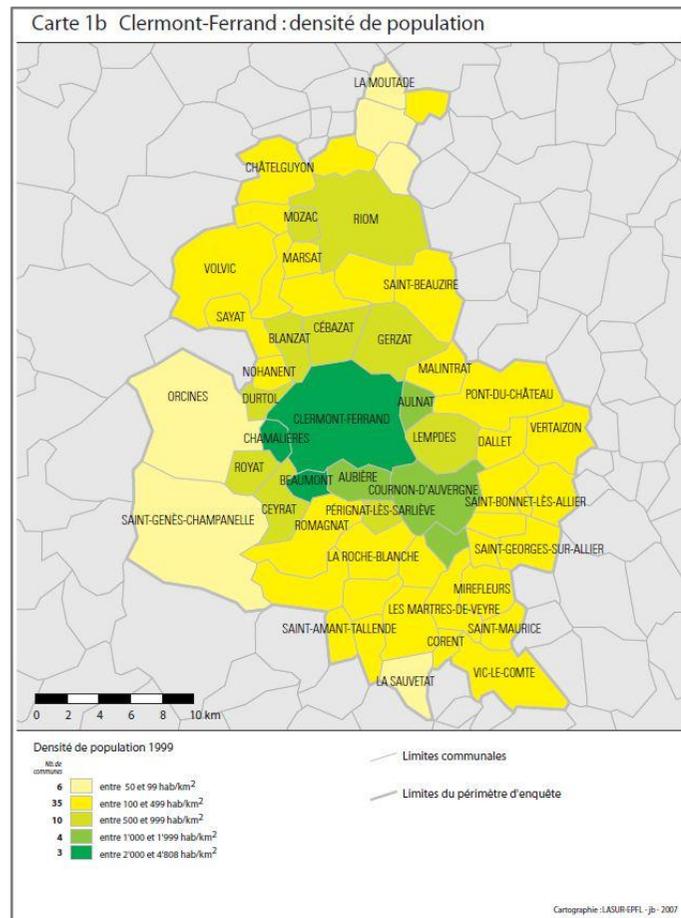
Fig. 18 – Densités de population



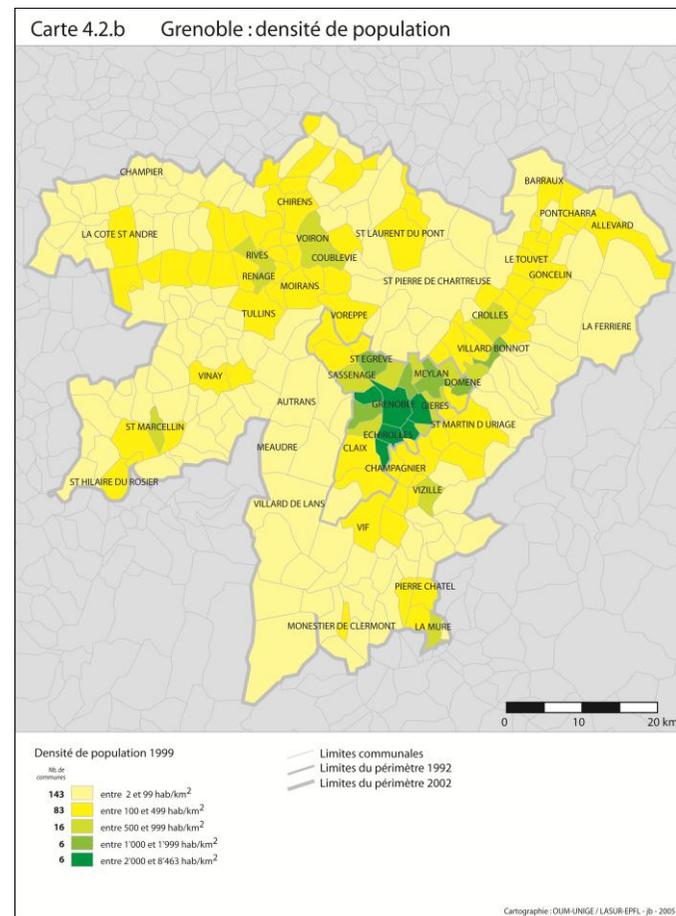
Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2007)



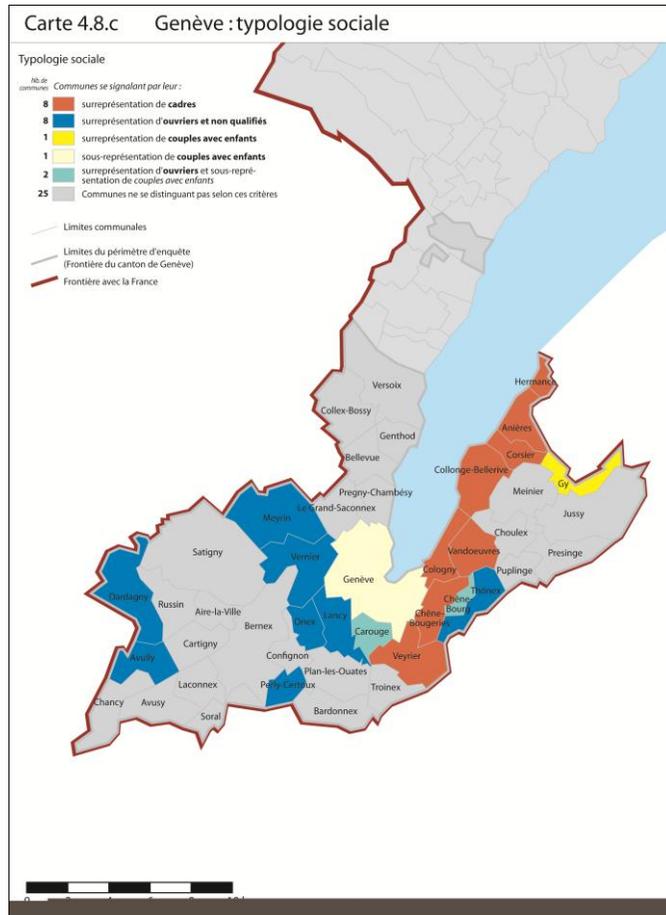
Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)

Les cartes de typologie sociale¹⁷² mettent particulièrement en évidence les zones de concentration de revenus plus aisés ou modestes, au moyen des critères de surreprésentation de cadres ou d'ouvriers essentiellement. À Genève, les cadres se concentrent avant tout le long du côté sud-est du lac, en partant de Veyrier, jusqu'à la frontière nationale. À Berne, ceux-ci suivent plutôt un axe est-ouest, y compris la commune-centre. À Clermont-Ferrand, ils sont concentrés en plusieurs lieux, mais hors du centre et de manière plus évidente au sud-ouest. À Grenoble, c'est le quart nord-est, ainsi que la ville-centre, qui sont concernés. Les ouvriers en revanche sont répartis différemment. À Genève, ils sont présents dans plusieurs zones, mais en particulier sur l'axe nord-sud (de Meyrin à Lancy), comme c'est le cas également à Berne. Dans les deux cas français, les ouvriers ne suivent pas une concentration particulière, mis à part que les communes périphériques sont les plus concernées. À noter que la commune de Clermont-Ferrand ne se distingue pas par l'un de ces critères.

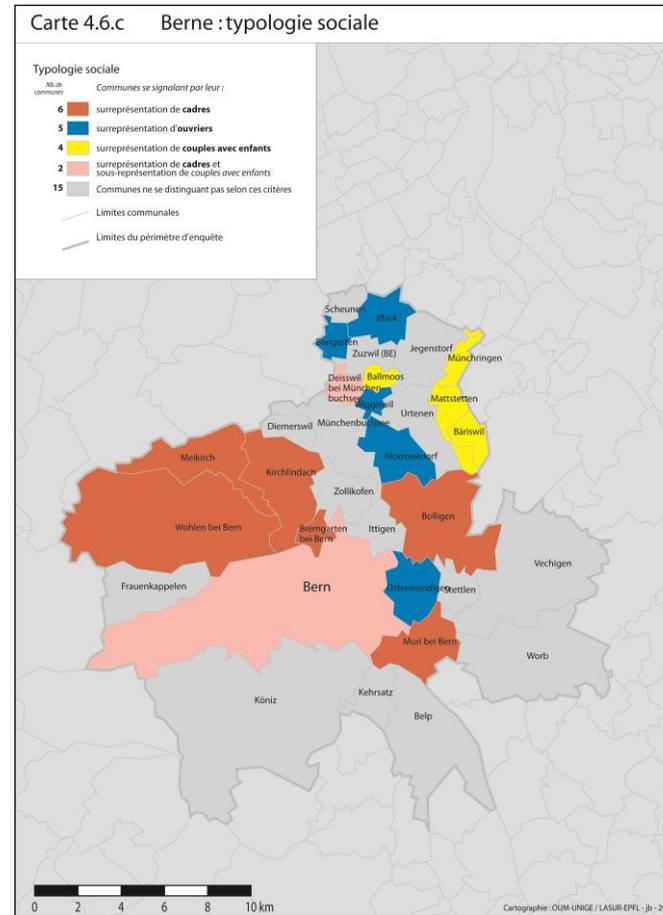
Pour résumer, les cartes de typologie sociale nous indiquent clairement les concentrations de populations plus aisées dans toutes les agglomérations, mais moins celles des populations plus modestes dans les cas français. En les confrontant à nouveau au tableau 8 précédent, nous constatons que la seule agglomération à laisser aux revenus plus modestes une chance d'habiter au centre est celle qui n'a qu'un réseau de transports publics naissant, Clermont-Ferrand. Nous l'avons vu, la plus grande accessibilité en transports publics au centre des autres agglomérations n'est de loin pas liée à un souci d'équité sociale. Ce n'est du moins pas au nom de cet idéal que la matérialisation des politiques passées s'est traduite sur le territoire et ce constat est primordial pour aborder par la suite les deux autres hypothèses H2 et H3. En ce sens, les mesures prises contre l'usage automobile depuis des années posent problème lorsque l'on sait qu'elles seront, au mieux, compensées par le développement du réseau de transports collectifs, qui est plus performant au centre, donc dans une zone de l'agglomération ségréguée.

¹⁷² Sur la méthodologie de construction de ces cartes, voir Jemelin et al. (2007), '*Politiques de transport et d'inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes*'. Le chap. 2.2. décrit le recours aux données et la construction des indicateurs qui permettent la comparaison des différentes structures socio-spatiales (p.11).

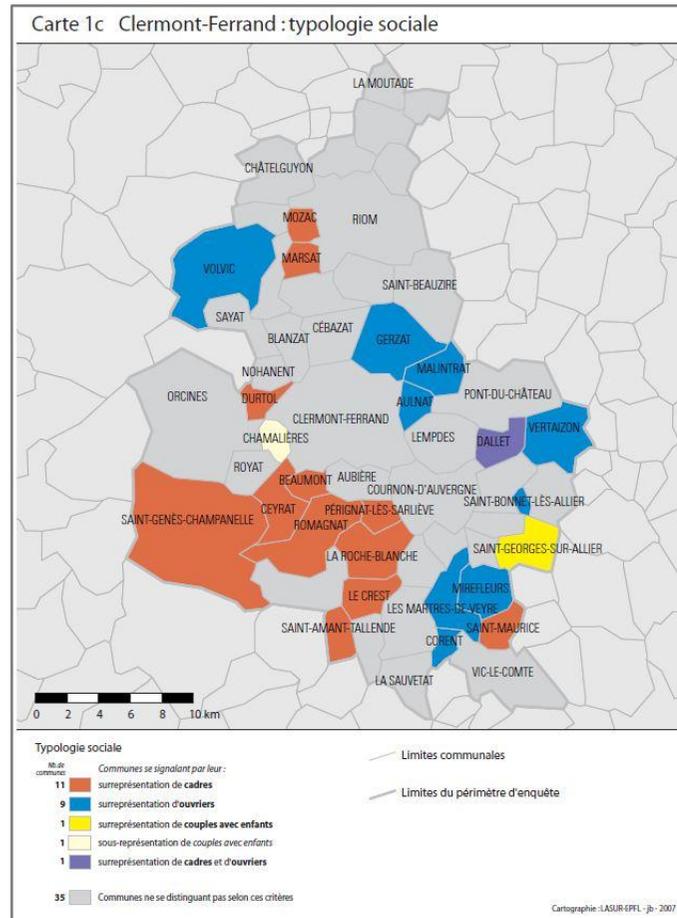
Fig. 19 – Typologies sociales



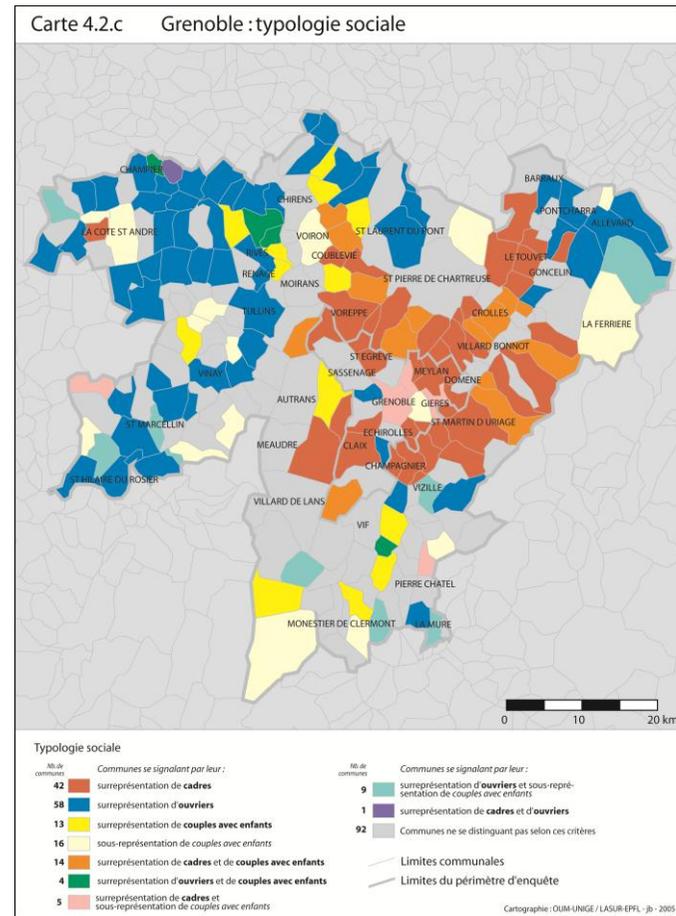
Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2007)

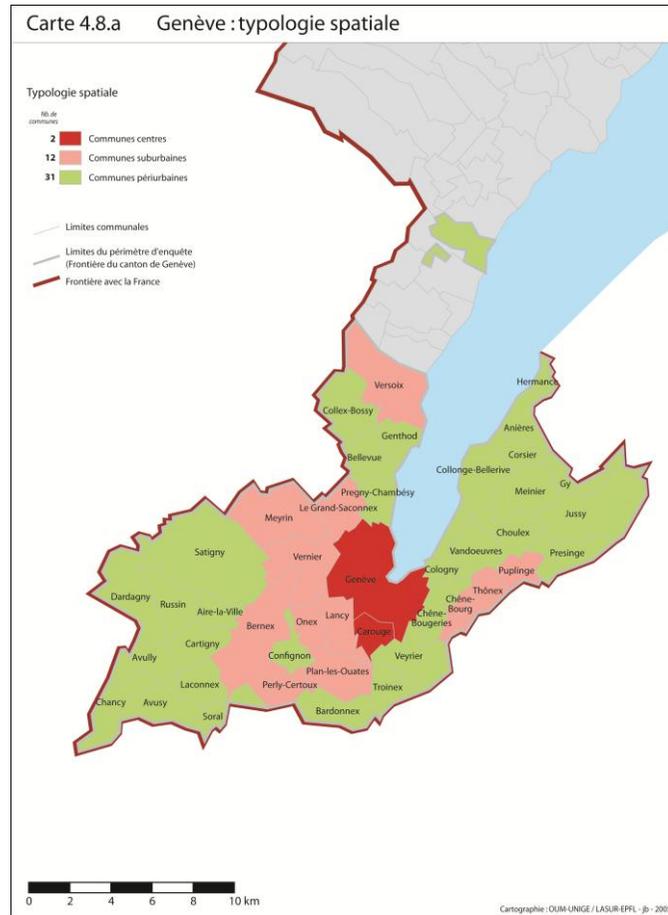


Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)

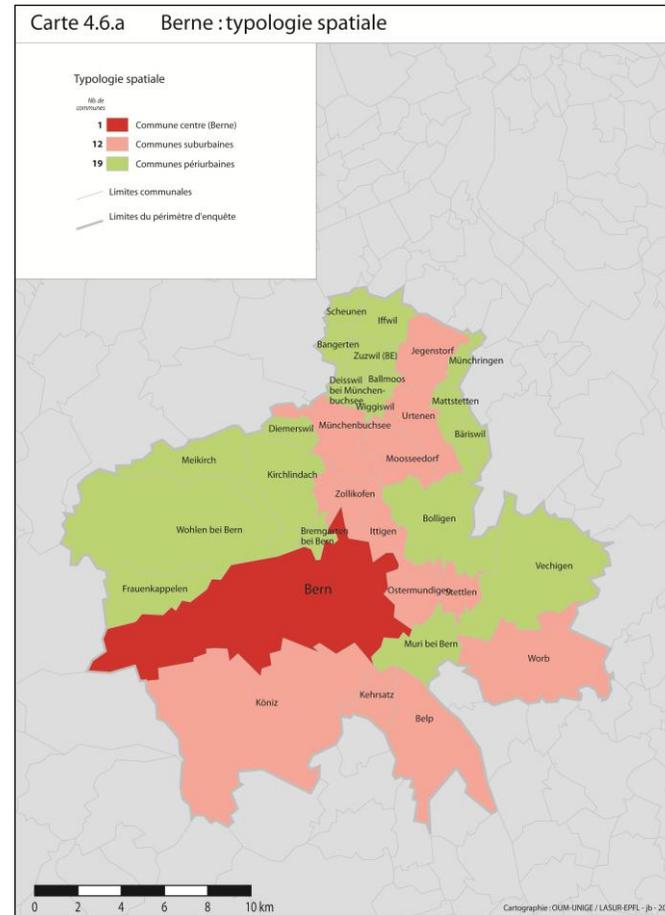
Pour terminer, les typologies spatiales nous donnent un autre aperçu des morphologies urbaines¹⁷³ : à Genève, comme pour la carte de densité, nous pouvons deviner la ceinture verte agricole, qui se compose des communes périurbaines. À Berne, les communes suburbaines suivent un couloir nord-sud alors que l'importance en surface de la commune-centre ressort avec évidence de cette carte. Clermont-Ferrand et Grenoble se distinguent clairement par l'ampleur du territoire qu'occupent les communes périurbaines. En les confrontant avec les informations du tableau 8, ce dernier constat sur les morphologies des deux agglomérations françaises oblige à tenir compte des problèmes que cela pose en termes d'équité sociale. Il est en effet illusoire de vouloir tenir compte de cet aspect dans un cas comme Grenoble, lorsque l'on voit l'étendue de la zone périurbaine et qu'on la superpose avec la carte de typologie sociale : un centre inaccessible aux ménages plus modestes, mais bien desservi en transports publics et la volonté ces dernières années, à l'image de la plupart des villes européennes, de diminuer l'usage de la voiture, alors qu'elle reste indispensable en périphérie. Nous verrons à quel point ceci se traduit dans les analyses qualitatives.

¹⁷³ Ces typologies sont basées sur les définitions de Schuler et al. (2005), dans *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Il s'agit de définitions OFS, qui ont été adaptées à la France à partir de l'INSEE.

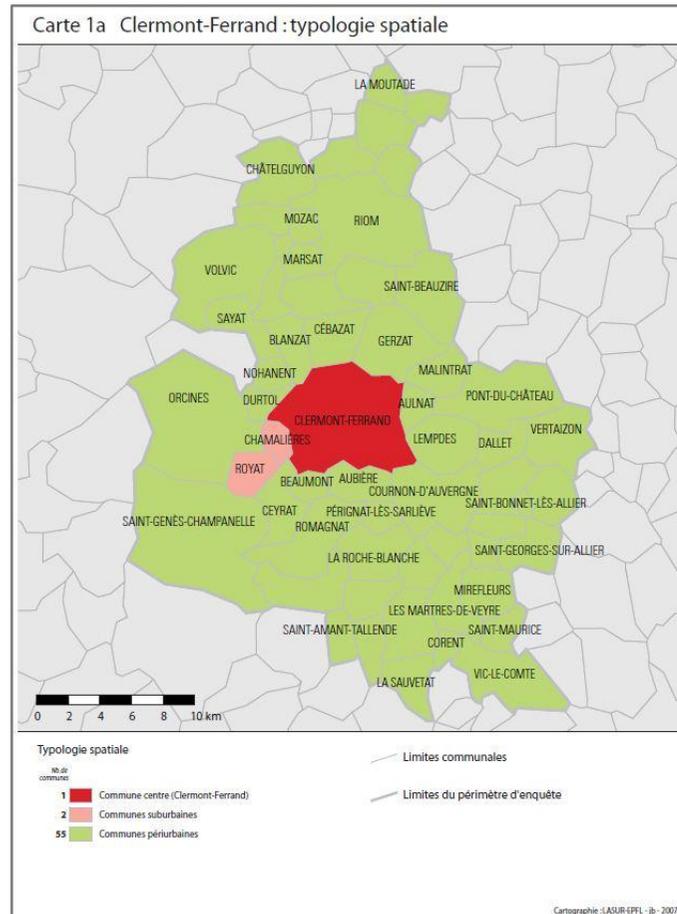
Fig. 20 – Typologies spatiales



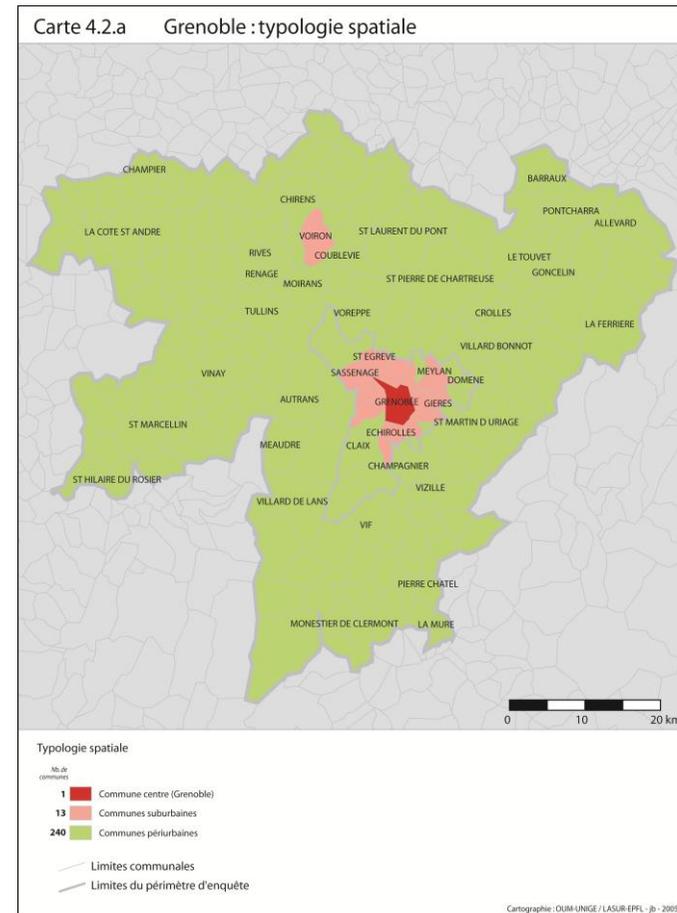
Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2007)



Source : LaSUR/EPFL, J. Barbey (2005)

4.7. La matérialisation des politiques passées et les conditions de production d'accessibilités spécifiques

Au vu de la description des quatre contextes et des monographies respectives, nous sommes en mesure de tester l'hypothèse H1. L'analyse réalisée à partir des documents de planification, d'études consacrées à ces questions, ainsi que les entretiens auprès des acteurs locaux, nous amènent à confirmer cette hypothèse qui, pour rappel, suppose que :

H1 : La matérialisation de l'action publique passée en matière de densité et de distribution spatiale des fonctions urbaines produit des conditions d'accessibilité spécifiques à chaque agglomération en matière de mobilité quotidienne [en termes d'efficacité des moyens de transports et d'enchaînements possibles d'activités au cours de la journée par ces différents moyens de transport en particulier.

L'analyse comparée des quatre études de cas suisses et français ont permis de mettre en évidence des contrastes importants entre les morphologies, les institutions, les offres de transports ou les accessibilités, dont nous ne rappellerons ici que les faits importants ou particuliers, propre à chaque cas :

Genève disposait dans les années 1930 d'un réseau de tramway de 125 km qui a presque été totalement arraché dans les années 1950-1960. La volonté de redéploiement de l'offre de transports publics se développe depuis les années 1980, mais se heurte à de fortes oppositions, tout comme les objectifs de restriction de la circulation et du stationnement en ville (Circulation 2000¹⁷⁴). La ville s'est ainsi développée autour de l'automobile, à laquelle les politiques publiques se sont peu opposées dans les faits, en développant les transports publics en parallèle et en offrant ainsi une double accessibilité au centre. L'accessibilité en transports publics est constamment améliorée depuis le redéploiement massif du réseau, mais la sortie de la trajectoire genevoise du tout-automobile ne s'avère pas aisée.

¹⁷⁴ Voir Kaufmann (1996) et République et Canton de Genève (1992b)

Berne se caractérise par le maintien de son réseau de tramway et de chemin de fer secondaire, et par une politique d'articulation des urbanisations aux gares, accompagnée dès la fin des années 1980 de restrictions de stationnement et de circulation dans le centre-ville¹⁷⁵. Cette coordination entre les champs de l'urbanisme et des transports est souvent montrée comme un bon exemple des politiques publiques actuelles. L'accessibilité en transports publics à Berne est grande, même lorsqu'on se trouve en périphérie, grâce à un réseau étendu et dense.

Clermont-Ferrand s'est développée autour de l'automobile. De grandes rocales routières ceinturent son agglomération et la périurbanisation de l'habitat aussi bien que la suburbanisation des activités se sont développées parallèlement. Une politique du logement social dans la ville-centre a en outre renforcé la ségrégation sociale de l'habitat. Actuellement, Clermont-Ferrand est une agglomération dont les accessibilités sont fortement tournées vers l'automobile, ceci malgré la réalisation récente du tramway.

À Grenoble, le tramway a totalement été abandonné à la fin des années 1950 et un réseau souvent cité comme modèle a été reconstruit à partir des années 1980, il a été accompagné d'une vaste opération de requalification des espaces publics du centre-ville. Actuellement, malgré un réseau reconstruit, comprenant quatre lignes, et dont la dernière a été inaugurée en 2007, cette nouvelle offre n'a pas permis de limiter l'utilisation de l'automobile en milieu urbain, ce d'autant plus que les oppositions aux restrictions de stationnement sont vives. Dans ce cas, l'accessibilité est contrastée selon l'échelle considérée : tournée vers les transports publics au centre, mais encore largement vers l'automobile dans les couronnes périphériques.

Pour autant, ces contrastes ne signifient pas qu'une agglomération qui a réussi à se concentrer sur le développement des transports publics et sur leur amarrage à l'urbanisation, soit aisée à pratiquer pour les trois populations retenues en raison de la vulnérabilité de leur mobilité quotidienne. Il peut être par exemple moins compliqué de se déplacer à Clermont-Ferrand lorsque l'on dispose d'une voiture, que de jongler avec

¹⁷⁵ Voir notamment Kaufmann (2003).

l'offre complexe et onéreuse de transports publics bernois ou de profiter du réseau de tramway grenoblois si les activités quotidiennes ne se déroulent pas au centre-ville.

Malgré des échelles urbaines comparables (300-500'000 habitants), les quatre agglomérations se caractérisent en outre par des parts modales des transports publics très différentes, puisque actuellement, la part d'utilisation des transports publics varie du simple au triple entre respectivement Clermont-Ferrand (5% des déplacements), Genève et Grenoble (13-14%) et Berne (18%)¹⁷⁶. Ces contrastes sont d'autant plus saisissants que ces agglomérations ont connu la motorisation de masse à la même époque : les trajectoires de ces cinquante dernières années montrent en effet une 'résistance' très variable selon les cas et les moments.

¹⁷⁶ Notamment dans Kaufmann et al. 2006.

Chapitre 5 Les spécificités de la mobilité quotidienne : une analyse quantitative

Ce chapitre tente d'apporter un éclairage supplémentaire sur les questions de recherche qui nous intéressent, et plus particulièrement celles qui concernent la première hypothèse H1, qui vient d'être testée. Elle stipule que des types d'accessibilités et de mobilités spécifiques peuvent être observées en fonction de la matérialisation des trajectoires, analysées dans le chapitre précédent ; ainsi que l'hypothèse H2, qui suppose l'existence de cultures de mobilités propres à chaque contexte. Comme cela a été explicité dans le chapitre 3 consacré à la méthodologie, une entrée par les approches quantitatives permet de confronter les résultats qualitatifs de nos analyses à ceux, déjà existants, des enquêtes de Microrecensement de transports en Suisse et des Enquêtes ménages-déplacements en France.

Les résultats des traitements secondaires de données décrits dans la méthodologie sont présentés ci-dessous et permettent d'apprécier les différences entre les agglomérations, ainsi qu'entre les trois groupes de populations.

5.1. Résultats généraux¹⁷⁷

La série de tableaux généraux suivants présentent un état des lieux de la répartition des types de ménages, du nombre de déplacements effectués, du budget-temps qui y est consacré et des parts modales. Ils nous informent également sur le nombre de véhicules, ainsi que la possession d'abonnements de transports publics.

Le tableau 9 relève la part des trois types de ménages qui nous intéressent parmi la population totale. Il montre que les ménages monoparentaux sont les moins nombreux, quelle que soit l'agglomération concernée. Ils représentent environ 3% du total des ménages, un peu moins à Berne avec 2%. Les deux autres types se répartissent de manière plus équilibrée, avec des parts oscillant entre 10 et 20%. Les ménages de

¹⁷⁷ Tous les traitements statistiques ont été réalisés en collaboration avec K. Tabaka, collaboratrice scientifique au LaSUR-EPFL.

faibles revenus sont plus nombreux à Grenoble et Clermont-Ferrand, avec respectivement 20% et 18% de la population totale. Ces parts sont quasiment divisées par deux à Genève et à Berne, avec 10 et 11%. Enfin, comme l'ont révélé les constats démographiques dans la description des contextes locaux, Berne et Clermont-Ferrand détiennent les parts les plus élevées de personnes âgées de 70 ans au moins, avec 16 et 14%. Les deux autres agglomérations se situent légèrement en-dessous, avec 11%.

Tableau 9 – Types de ménages, part de la population totale en %¹⁷⁸

Résultats généraux	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part de ménages d'un adulte et enfants mineurs (en %)	3	2	3	3
Part de ménages à faibles revenus (en %)	10	11	18	20
Part de ménages où toutes les personnes sont âgées (+ 70 ans) (en %)	11	16	14	11

Le tableau 10 recense le nombre de déplacements effectués et la part de personnes concernées pour chaque tranche. Seules ont été considérées les personnes adultes. Les parts les plus élevées concernent partout la tranche entre 3 et 6 déplacements, avec des chiffres avoisinant les 40%. Par ailleurs, Clermont-Ferrand et Grenoble se distinguent dans la tranche de 9 déplacements et plus, avec respectivement 6 et 8%. Ces chiffres diminuent de moitié dans les deux cas suisses. Globalement, ce tableau nous indique que les tendances en termes de nombres de déplacements sont similaires dans les quatre agglomérations. Le contexte local ne semble ainsi pas avoir d'influence décisive sur cette question.

¹⁷⁸ Les pourcentages ont été arrondis pour des soucis de lisibilité.

Tableau 10 – Nombre de déplacements (adultes, mobiles), part de la population en %

Résultats généraux	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Nb dépl. par personne ADULTES				
Pas de déplacement	8	8	11	10
< 3 dép	24	26	24	22
3 à 6 dép	44	43	39	39
6 à 8 dép	20	20	20	21
9 et + dép	4	3	6	8

Contrairement au nombre de déplacements, le budget-temps qui leur est consacré varie entre les agglomérations, même si certains constats sont valables pour toutes. En effet, la plus grande part se situe partout entre 1 et 2 heures de déplacements, variant entre 33 et 38%. Néanmoins, en faisant une lecture verticale du tableau 11, Clermont-Ferrand se différencie des trois autres études de cas : elle concentre à la fois la plus grande part dans la tranche de budget-temps de moins de 30 minutes, avec 20%, et la plus faible part des budgets-temps élevés, par exemple avec seulement 8% de personnes entre 2 et 3 heures. Ce résultat nous intéresse tout particulièrement en termes d'inégalités sociales : le temps consacré aux déplacements peut s'avérer très pénible et compliqué à gérer lorsqu'il s'allonge. Nous avons vu dans la trajectoire clermontoise que le réseau de transports publics y est encore lacunaire et la ville fortement dépendante de la circulation automobile, c'est pourtant dans cette agglomération que l'on consacre le moins de temps à se déplacer.

Tableau 11 – Budget-temps déplacements, part de la population en %

Résultats généraux	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de budget-temps de déplacements :				
par personne mobile ADULTE				
<30min	17	16	20	17
30min - 1h	22	20	33	28
1 - 2h	33	33	34	38
2 - 3h	15	16	8	12
> 3h	13	16	5	5

Le tableau 12 sur les parts modales des déplacements met en évidence d'autres différences, bien que le constat général, sans surprise, fait de la voiture le mode le plus utilisé, ceci dans les quatre agglomérations. Cependant, les écarts se creusent entre elles, comme c'est le cas entre les 43% de Berne et les 67% de Clermont-Ferrand. Grenoble bénéficie d'une excellente image avec son réseau de transports publics efficaces. Seulement, nous l'avons vu, sa trajectoire est double, et cette image masque le primat persistant de l'usage automobile en périphérie. Ainsi, même Genève, qui a suivi une trajectoire axée sur le développement automobile jusqu'à une rupture récente, présente une part plus restreinte de déplacements en voiture que Grenoble. De plus, l'écart reste plutôt faible par rapport à Clermont-Ferrand. Que penser alors des investissements lourds consacrés aux transports publics grenoblois si, certes, les usagers s'y déplacent deux fois plus par ce mode que les clermontois, mais s'ils se déplacent toujours autant que ces derniers en automobile ? Les parts des transports publics et de la catégorie 'autres et multimodale' révèlent d'autres particularités. Berne concentre les deux parts les plus élevées, ce qui va dans le sens de sa trajectoire, basée sur le développement non seulement d'un réseau de transports collectifs dense, efficace et étendu, mais qui offre de nombreuses possibilités de déplacements multimodaux, notamment entre les transports urbains et ceux régionaux comme les lignes de RBS. Les parts les plus faibles reviennent à Clermont-Ferrand et à nouveau, Genève présente des parts plus élevées que Grenoble. Enfin, la marche à pied concerne environ $\frac{1}{4}$ des déplacements, et ceci indépendamment de l'agglomération.

Tableau 12 – Parts modales des déplacements, en %¹⁷⁹

Résultats généraux	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de déplacements individuels en : ADULTES				
MAP	27	27	26	24
VP (C ou P)	51	43	67	62
TP	11	17	4	9
Autres, dont multimodales	11	14	3	5

¹⁷⁹ Légendes : MAP marche à pied ; VP (C ou P) voiture particulière, conducteur ou passager ; TP transports publics.

Le tableau 13 montre la part des ménages en fonction du nombre de véhicules possédés, de 0 à 3 et plus. La part de ménages qui possède 1 véhicule oscille entre 45 et 49% et s'avère donc très similaire dans toutes les agglomérations. Les écarts sont légèrement plus marqués avec 2 véhicules, mais restent moindres, avec des parts qui se situent entre 21 et 34%. Cet écart de 13% entre Berne et Clermont-Ferrand est le plus évident dans cette catégorie. Il en va de même pour celui qui concerne les ménages ne possédant aucun véhicule.

Tableau 13 – Nombre de véhicules, parts des ménages en %

Résultats généraux	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part des ménages (en %) avec nb de véhicules :				
0	19	28	13	18
1	49	46	45	46
2	26	21	34	30
3 et +	5	6	8	6

Le dernier tableau général 14 présente la part d'abonnés aux transports collectifs. Berne se démarque avec 61% alors que seuls 14% des clermontois en possèdent. Ce résultat, attendu, va bien dans le sens de l'usage qui est fait de ce mode de déplacement dans chaque agglomération.

Tableau 14 – Part d'abonnés aux transports collectifs, en %

Résultats généraux	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part d'abonnés TC	37	61	14	21

Les résultats généraux seront, dans les points suivants, confrontés aux résultats par groupes de population. Cette comparaison laissera apparaître les parts qui se modifient sensiblement lorsque l'on considère l'un des trois types de vulnérabilité, de manière isolée.

5.2. Les spécificités de la mobilité des personnes de faibles revenus¹⁸⁰

Pour les ménages de faibles revenus, le nombre de déplacements reste globalement stable en rapport avec les tableaux généraux. Néanmoins, Berne est l'agglomération où les différences sont plus évidentes, avec une part des personnes qui ne réalisent aucun déplacement ou moins de 3 déplacements qui augmente, puis diminue lorsqu'ils deviennent plus nombreux. À Genève, la part des moins de 3 déplacements augmente également. Les différences sont faibles, nous ne pouvons qu'observer, à partir du tableau 15, la légère influence du handicap lié au revenu sur le nombre de déplacements à Berne.

Tableau 15 – Personnes de faibles revenus : nombre de déplacements, en %¹⁸¹

Faibles revenus	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Nb dépl. par personne ADULTES				
Pas de déplacement	2 (8)	16 (8)	14 (11)	11 (10)
< 3 dép	39 (24)	34 (26)	23 (24)	23 (22)
3 à 6 dép	47 (44)	37 (43)	35 (39)	39 (39)
6 à 8 dép	11 (20)	11 (20)	21 (20)	20 (21)
9 et + dép	1 (4)	2 (3)	7 (6)	6 (8)

De la même manière, le budget-temps déplacements ne varie que très faiblement par rapport à la moyenne chez les personnes de faibles revenus. Ces variations oscillent entre 0 et 6%. Le handicap lié aux revenus n'influence donc pas les budgets-temps.

¹⁸⁰ Tous les tableaux qui suivent, dans ce chapitre, expriment le pourcentage du groupe et, à côté, le pourcentage des tableaux généraux, repris entre parenthèses, pour comparaison.

¹⁸¹ Idem.

Tableau 16 – Personnes de faibles revenus : budget-temps déplacements, en %¹⁸²

Faibles revenus	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de budget-temps de déplacements :				
par personne mobile <i>ADULTE</i>				
<30min	21 (17)	21 (16)	22 (20)	19 (17)
30min - 1h	27 (22)	19 (20)	32 (33)	29 (28)
1 - 2h	29 (33)	28 (33)	35 (34)	36 (38)
2 - 3h	9 (15)	16 (16)	8 (8)	11 (12)
> 3h	13 (13)	17 (16)	4 (5)	6 (5)

En revanche, les parts modales varient sensiblement avec ce handicap. D'une part, la marche à pied augmente dans les quatre agglomérations, bien que de seulement +5% à Genève. D'autre part, la voiture diminue partout, en particulier à Grenoble avec -25%¹⁸³ puis à Clermont-Ferrand avec -19%. Mis à part Grenoble où l'on relève une augmentation de +12% et Clermont-Ferrand où ils passent de 4% à 8%, les transports en commun, en revanche, augmentent peu. Autrement dit, lorsque le revenu baisse, l'usage de l'automobile aussi, mais on préférera favoriser les déplacements à pied que ceux en transports en commun. Ni ces derniers, ni la voiture ne sont donc en mesure de répondre à ce type de problème, malgré tous les investissements dont ils ont fait l'objet ces dernières années.

Tableau 17 – Personnes de faibles revenus : parts modales des déplacements, en %¹⁸⁴

Faibles revenus	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de déplacements individuels en : <i>ADULTES</i>				
MAP	32 (27)	37 (27)	41 (26)	37 (24)
VP (C ou P)	41 (51)	32 (43)	48 (67)	37 (62)
TP	15 (11)	19 (17)	8 (4)	21 (9)
Autres, dont multimodales	12 (11)	12 (14)	3 (3)	6 (5)

¹⁸² Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison

¹⁸³ Attention toutefois à l'exactitude de ces données. Étant donné les difficultés méthodologiques rencontrées pour la comparaison de deux bases de données différentes, des écarts trop importants pourraient éventuellement refléter des biais ou des erreurs.

¹⁸⁴ Idem 182

Le nombre de véhicules dans les ménages est aussi soumis à des changements, en particulier dans deux cas : premièrement, la part des ménages qui ne possèdent pas d'automobile augmente sensiblement, dans toutes les agglomérations, entre +14 à Grenoble et +23% à Genève. Deuxièmement, la part des ménages qui possèdent deux véhicules diminue, entre -11% à Berne et -20% à Clermont-Ferrand. Les autres chiffres restent plus ou moins identiques à la moyenne des tableaux généraux.

Tableau 18 – Personnes de faibles revenus : nombre de véhicules, parts des ménages en %¹⁸⁵

Faibles revenus	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part des ménages (en %) avec nb de véhicules :				
0	42 (19)	44 (28)	32 (13)	32 (18)
1	45 (49)	46 (46)	51 (45)	51 (46)
2	11 (26)	10 (21)	14 (34)	15 (30)
3 et +	2 (5)	0 (6)	2 (8)	1 (6)

En ce qui concerne la part des abonnés aux transports collectifs (tableau 19), elle augmente légèrement, de quelques pourcents à Genève, mais proportionnellement de manière plus forte à Clermont-Ferrand et Grenoble. Seule Berne en perd -9%.

Tableau 19 – Personnes de faibles revenus : part d'abonnés aux transports collectifs, en %¹⁸⁶

Faibles revenus	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part d'abonnés TC	40 (37)	52 (61)	18 (14)	30 (21)

5.3. Les spécificités de la mobilité des familles monoparentales

Le tableau 20 consacré au nombre de déplacements des familles monoparentales met en évidence deux différences en particulier. La première est similaire au cas des faibles revenus, où Berne présente une situation contraire aux trois autres agglomérations. En effet, la part des

¹⁸⁵ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

¹⁸⁶ Idem

personnes effectuant le moins de déplacements, à savoir moins de 3 ou aucun, augmente alors qu'elle diminue ailleurs. Elle croît même de +23% pour les moins de 3 déplacements. Dans les autres cas, les parts diminuent, notamment à Grenoble et Clermont-Ferrand avec respectivement -12 et -18%. La situation s'inverse lorsque le nombre de déplacements augmente, excepté à Berne : les familles monoparentales sont plus nombreuses à réaliser 6 à 8 déplacements, voire même 9 et plus. Le handicap lié aux familles monoparentales est celui de la tension espace-temps. Il ressort avec évidence dans ce tableau en montrant combien les mobilités des familles monoparentales se complexifient, en rapport avec la moyenne des tableaux généraux.

Tableau 20 – Familles monoparentales : nombre de déplacements, en %¹⁸⁷

Familles monoparentales	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Nb dépl. par personne ADULTES				
Pas de déplacement	1 (8)	16 (8)	5 (11)	3 (10)
< 3 dép	25 (24)	49 (26)	6 (24)	10 (22)
3 à 6 dép	27 (44)	35 (43)	40 (39)	41 (39)
6 à 8 dép	36 (20)	(20)	33 (20)	32 (21)
9 et + dép	12 (4)	(3)	15 (6)	14 (8)

Contrairement aux personnes de faibles revenus, les familles monoparentales présentent deux variations principales dans les budgets-temps, alors que les autres valeurs restent similaires, à quelques pourcents près. D'abord, la part qui correspond à 2-3 heures de budget-temps augmente à Berne de +18%, mais pas ou très peu ailleurs. Ensuite, la part des 1-2 heures augmente de +13% à Clermont-Ferrand. Le cas de Berne montre à nouveau combien la mobilité devient plus complexe avec le handicap de la tension espace-temps.

¹⁸⁷ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

Tableau 21 – Familles monoparentales : budget-temps déplacements, en %¹⁸⁸

Familles monoparentales	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de budget-temps de déplacements :				
par personne mobile <i>ADULTE</i>				
<30min	11 (17)	7 (16)	18 (20)	12 (17)
30min - 1h	23 (22)	14 (20)	31 (33)	29 (28)
1 - 2h	34 (33)	28 (33)	47 (34)	40 (38)
2 - 3h	19 (15)	34 (16)	2 (8)	14 (12)
> 3h	14 (13)	17 (16)	2 (5)	5 (5)

Le handicap lié aux tensions espace-temps n'est cependant pas sensible, ou très peu, en termes de parts modales. Contrairement au cas des personnes de faibles revenus, les valeurs oscillent tout au plus de quelques pourcents. La voiture reste le mode de transport le plus utilisé, mais elle ne gagne pas en importance chez les familles monoparentales, comme nous aurions pu l'imaginer. La flexibilité, la spontanéité de la voiture et sa capacité à gérer une mobilité complexe et éclatée dans l'espace aussi bien que dans le temps n'apparaît pas dans cette analyse quantitative.

Tableau 22 – Familles monoparentales : parts modales des déplacements, en %¹⁸⁹

Familles monoparentales	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de déplacements individuels en : <i>ADULTES</i>				
MAP	30 (27)	30 (27)	28 (26)	19 (24)
VP (C ou P)	51 (51)	40 (43)	69 (67)	70 (62)
TP	10 (11)	20 (17)	2 (4)	10 (9)
Autres, dont multimodales	9 (11)	11 (14)	1 (3)	1 (5)

Le nombre de véhicules que possèdent les ménages suit des variations logiques, avec une nette diminution, partout, dès 2 voitures. Avec un seul adulte dans le ménage, il peut difficilement en être autrement. Au contraire, la part qui possède 1 véhicule subit une augmentation claire, avec un maximum de +38% à Clermont-Ferrand, relevant la part des ménages avec 1 véhicule à 83%. Ce constat revient à dire que la quasi-

¹⁸⁸ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

¹⁸⁹ Idem.

totalité des ménages monoparentaux clermontois possèdent une voiture. Berne se distingue encore une fois avec des variations non seulement très faibles dans l'ensemble, par rapport à la moyenne, mais surtout à d'autres niveaux. La part des ménages sans véhicules y augmente de +10% et celle avec 1 véhicule reste quasiment identique, à l'inverse des trois autres agglomérations.

Tableau 23 – Familles monoparentales : nombre de véhicules, parts des ménages en %¹⁹⁰

Familles monoparentales	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part des ménages (en %) avec nb de véhicules :				
0	25 (19)	38 (28)	14 (13)	16 (18)
1	69 (49)	48 (46)	83 (45)	70 (46)
2	5 (26)	14 (21)	3 (34)	12 (30)
3 et +	1 (5)	(6)	(8)	1 (6)

Enfin, Berne est la seule agglomération à présenter une différence visible dans la part d'abonnés, avec une diminution de -16%. Les deux agglomérations françaises, quant à elles, gagnent un petit pourcentage.

Tableau 24 – Familles monoparentales : part d'abonnés aux transports collectifs, en %¹⁹¹

Familles monoparentales	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part d'abonnés TC	35 (37)	45 (61)	18 (14)	28 (21)

5.4. Les spécificités de la mobilité des personnes âgées

A quelques différences près, mais mineures, les variations sont similaires dans les quatre agglomérations chez les personnes âgées, dès lors que l'on observe le nombre de leurs déplacements. Les parts de ceux qui ne réalisent aucun ou moins de 3 déplacements augmentent partout, puis diminuent à peu près dans les mêmes proportions dès 3 déplacements. Le nombre de déplacements est alors sensible au handicap physique qui correspond à cette population, mais n'est pas particulier à un contexte.

¹⁹⁰ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

¹⁹¹ Idem

Tableau 25 – Personnes âgées : nombre de déplacements, en %¹⁹²

Personnes âgées	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Nb dépl. par personne				
Pas de déplacement	25 (8)	19 (8)	30 (11)	26 (10)
< 3 dép	32 (24)	36 (26)	30 (24)	33 (22)
3 à 6 dép	32 (44)	37 (43)	31 (39)	35 (39)
6 à 8 dép	8 (20)	7 (20)	7 (20)	4 (21)
9 et + dép	2 (4)	1 (3)	2 (6)	2 (8)

Le tableau 26 de budget-temps des personnes âgées présente lui aussi des résultats homogènes, dans les quatre agglomérations. La part des budgets-temps de moins de 30 minutes augmente partout, entre +11 et +17%, puis diminue ailleurs. Seule Berne voit sa part de 30 minutes – 1 heure croître de +7% et Grenoble celle de plus de 3 heures de +2%.

Tableau 26 – Personnes âgées : budget-temps déplacements, en %¹⁹³

Personnes âgées	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de budget-temps de déplacements :				
par personne mobile				
<30min	29 (17)	27 (16)	37 (20)	32 (17)
30min - 1h	18 (22)	27 (20)	32 (33)	28 (28)
1 - 2h	29 (33)	22 (33)	24 (34)	26 (38)
2 - 3h	11 (15)	14 (16)	4 (8)	7 (12)
> 3h	13 (13)	11 (16)	4 (5)	7 (5)

En revanche, les parts modales réagissent de façon nette au handicap physique propre aux personnes âgées. La marche à pied augmente partout, comme dans le cas des ménages pauvres, mais de façon plus marquée pour cette population. Les parts gonflent de +18% partout, sauf à Clermont-Ferrand avec +24%. La voiture perd du terrain de façon plus ou moins similaire aux personnes de faibles revenus, ici entre -23 et -13%. Le même constat s'observe pour les transports publics, avec une légère augmentation dans trois des agglomérations et une part qui reste identique à la moyenne à Clermont-Ferrand. Encore une fois, les transports publics sont extrêmement résistants lorsqu'on analyse leur

¹⁹² Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

¹⁹³ Idem

utilisation par l'entrée des divers handicaps. Ainsi, c'est la marche qui absorbe largement la diminution de l'usage automobile.

Tableau 27 – Personnes âgées : parts modales des déplacements, en %¹⁹⁴

Personnes âgées	Genève <i>sans week-end</i>	Berne <i>sans week-end</i>	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part de déplacements individuels en:				
MAP	45 (27)	45 (27)	50 (26)	42 (24)
VP (C ou P)	33 (51)	30 (43)	44 (67)	39 (62)
TP	18 (11)	20 (17)	4 (4)	14 (9)
Autres, dont multimodales	4 (11)	5 (14)	2 (3)	5 (5)

La part de ménages qui ne possèdent pas de véhicules augmente très nettement chez les personnes âgées, d'environ +30% partout. Les ménages avec 2 voitures ou plus diminuent également dans les quatre agglomérations. Entre deux, Berne et Genève baissent légèrement dans la catégorie possédant 1 véhicule et, à l'inverse, Clermont-Ferrand et Grenoble y gagnent entre +4 et +9%.

Tableau 28 – Personnes âgées : nombre de véhicules, parts des ménages en %¹⁹⁵

Personnes âgées	Genève	Berne	Clermont- Ferrand	Grenoble
Part des ménages (en %) avec nb de véhicules :				
0	50 (19)	59 (28)	40 (13)	45 (18)
1	44 (49)	37 (46)	54 (45)	50 (46)
2	5 (26)	3 (21)	6 (34)	4 (30)
3 et +	1 (5)	(6)	(8)	1 (6)

Pour terminer, Clermont-Ferrand est la seule à voir sa part d'abonnés baisser de -5% alors que les autres agglomérations en gagnent, et en particulier Grenoble, avec +33%.

¹⁹⁴ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

¹⁹⁵ Idem

Tableau 29 – Personnes âgées : part d'abonnés aux transports collectifs, en %¹⁹⁶

Personnes âgées	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Part d'abonnés TC	51 (37)	70 (61)	9 (14)	54 (21)

Les résultats issus de tous ces tableaux, généraux aussi bien que par groupes, sont repris pour le test des hypothèses qui suit.

5.5. Synthèse des analyses quantitatives : des accessibilités et des cultures de mobilité propres à chaque contexte

L'hypothèse H1 a déjà pu être validée à partir des analyses monographiques, les résultats des traitements statistiques réalisés dans ce chapitre offrent une occasion supplémentaire de la tester. L'hypothèse H2 peut aussi être partiellement testée sur la base de ces résultats, puis de façon définitive après les analyses qualitatives. Ils apportent aussi les premiers éléments de réflexion sur l'hypothèse H3.

Les tableaux généraux nous donnent des indications complémentaires aux monographies, à propos de l'influence des contextes locaux sur les accessibilités offertes, et viennent confirmer à nouveau l'hypothèse H1. Le tableau 10, qui traite du nombre de déplacements, ne met pas en évidence de différence majeure entre les quatre agglomérations. Le suivant cependant, révèle que le budget-temps consacré aux déplacements varie en fonction du contexte, et ce notamment à Clermont-Ferrand. Elle présente les plus grandes parts de déplacements de courte durée et, à l'inverse, les plus longs sont moins marqués que dans les autres agglomérations. Les parts modales montrent partout que la voiture est le mode le plus utilisé, mais avec des variations en fonction du contexte, à l'image des plus de 20% d'écart entre Clermont-Ferrand et Berne. Toutes les agglomérations ont connu l'euphorie automobile il y a quelques décennies, même si elles n'ont pas suivi de trajectoires similaires. Les conséquences de cette période d'euphorie se répercutent dans les chiffres. En outre, ils révèlent les possibilités de combinaisons multimodales

¹⁹⁶ Dans le tableau, les chiffres entre parenthèses correspondent à ceux des tableaux de résultats généraux, pour comparaison.

offertes par le contexte bernois, mais également la matérialisation de la double trajectoire grenobloise, avec une part d'utilisation des transports publics plus élevée qu'à Clermont-Ferrand, mais une forte persistance de l'automobile. Le nombre de véhicules par ménage distingue à nouveau Berne et Clermont-Ferrand, la première pour sa plus grande part sans véhicule, la seconde avec 2 véhicules. Ce constat vient appuyer celui, similaire, issu de la matérialisation de leurs trajectoires. Il en va de même, enfin, en ce qui concerne la part d'abonnés aux transports collectifs. Pour toutes ces raisons, les analyses secondaires quantitatives confirment aussi l'hypothèse H1.

Elles permettent également d'affirmer en partie l'hypothèse H2, en ce sens que les écarts constatés dans les parts modales, de motorisation ainsi que du recours aux abonnements de transports collectifs, sont l'un des signes de types de mobilités spécifiques à chaque contexte, ou de cultures de mobilité. Les parts importantes des transports publics à Berne et de la voiture à Clermont-Ferrand en témoignent, et les trajectoires analysées dans le chapitre 4 consacré aux quatre monographies nous montrent que ces cultures sont très présentes aussi dans les manières de faire et de penser, au niveau des politiques publiques, au point de persister et de rendre tout changement plus laborieux. Ces disparités se reportent également dans les compétences développées pour se déplacer au quotidien. Cette hypothèse sera par la suite infirmée ou définitivement confirmée sur la base des résultats qualitatifs du chapitre 6 suivant.

Certains résultats statistiques nous donnent également les premières pistes de l'hypothèse H3, qui établit un lien entre les obstacles rencontrés dans la mobilité quotidienne et les contextes locaux. C'est avec cette hypothèse que la question des inégalités sociales prend tout son sens. Les tableaux généraux fournissent des premiers éléments : les clermontois sont par exemple plus nombreux à se déplacer moins de temps. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils sont moins mobiles. Mais la valorisation de la mobilité n'équivaut pas à mieux considérer, socialement, ceux qui se déplacent plus et plus longtemps. Les entretiens nous montreront par ailleurs à quel point cela peut, au contraire, représenter un poids considérable dans la vie quotidienne. Les trajets longs et nombreux sont

souvent considérés comme pénibles et malgré les investissements tardifs dans le développement des transports publics et une dépendance persistante à l'automobile, Clermont-Ferrand est moins concernée par les problèmes de cet ordre. En outre, la part modale élevée de la voiture y trouve une cohérence, contrairement à Genève ou à Grenoble, où les transports publics se développent de manière intensive, mais en parallèle. Dans cette dernière, le problème est localisé, ce qui signifie, nous l'avons vu, qu'habiter en périphérie sans posséder de voiture vient compliquer les déplacements réalisés au quotidien.

Pour terminer, lorsque nous isolons les trois populations vulnérables, il apparaît que la marche à pied absorbe les baisses d'usage de la voiture et des transports publics. Aucune des quatre agglomérations n'a toutefois mené de politique claire dans ce sens, donnant ainsi l'impression de miser presque exclusivement sur le développement des transports publics lorsqu'il y a volonté de réduire la part de l'automobile.

Chapitre 6 Analyse des entretiens qualitatifs

L'analyse qualitative comporte deux types de représentations illustrées et une analyse des thèmes d'entretiens sélectionnés à partir du codage de leur contenu, décrit dans le chapitre 3 consacré à la méthodologie. La première représentation illustrée présente une vue générale du positionnement du domicile des personnes entretenues pour chacune des agglomérations, la seconde recense sur un même schéma les déplacements réguliers de chacune des personnes interrogées, par mode de transport généralement utilisé pour un trajet.

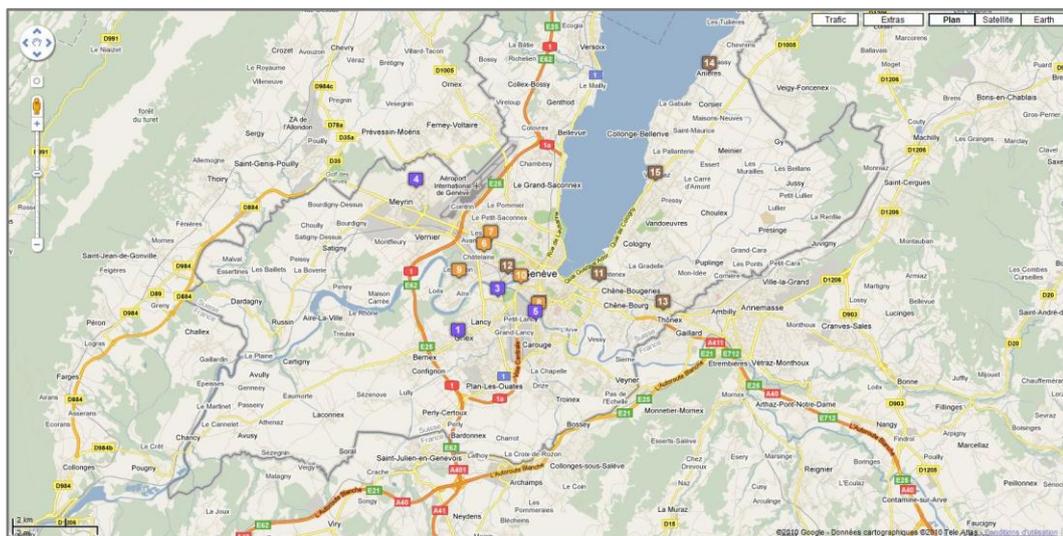
Au lieu d'attribuer des prénoms fictifs aux personnes interrogées, nous avons choisi de nous y référer en utilisant l'abréviation de l'agglomération suivie du numéro de l'entretien. Les numéros 1 à 5 correspondent aux personnes ayant charge de famille monoparentale, 6 à 10 aux personnes bénéficiant d'une aide sociale/financière et 11 à 15 aux personnes âgées. Ainsi, CF10 correspond à une personne de Clermont-Ferrand de la catégorie des personnes âgées.

6.1. Représentation illustrée du corpus d'entretiens, par groupe

Les cartes suivantes illustrent la répartition des personnes interrogées par agglomération. Elles se distinguent par une couleur spécifique à chaque groupe.

6.1.1. Répartition des personnes interrogées à Genève¹⁹⁷

Fig. 21 – Localisation des entretiens, Genève



- Personne à charge de famille monoparentale
- Personne de faible revenu
- Personne âgée

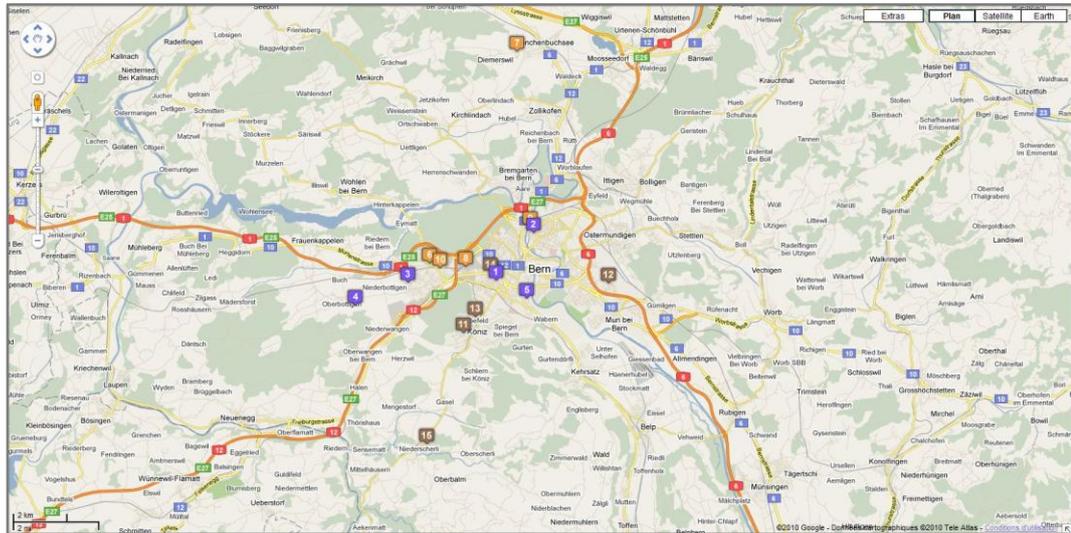
Si l'on compare la répartition des personnes interrogées à Genève avec les trois cartes de densité de population, de typologies sociale et spatiale¹⁹⁸ présentées précédemment, nous observons que celle-ci correspond assez bien à la réalité de l'agglomération en termes de densité de la population, qui suit un axe est-ouest. Ces personnes sont essentiellement domiciliées dans les communes-centres ou suburbaines, à l'exception de trois personnes âgées domiciliées à la fois dans des communes périurbaines et avec sur-représentation de cadres. Celles-ci bénéficient en effet d'un revenu confortable. Les autres se concentrent plutôt sur les communes avec sur-représentation d'ouvriers ou de personnes non qualifiées. Les familles monoparentales sont légèrement plus excentrées que les personnes de faible revenu.

¹⁹⁷ Google maps

¹⁹⁸ Voir chapitre 4

6.1.2. Répartition des personnes interrogées à Berne

Fig. 22 – Localisation des entretiens, Berne



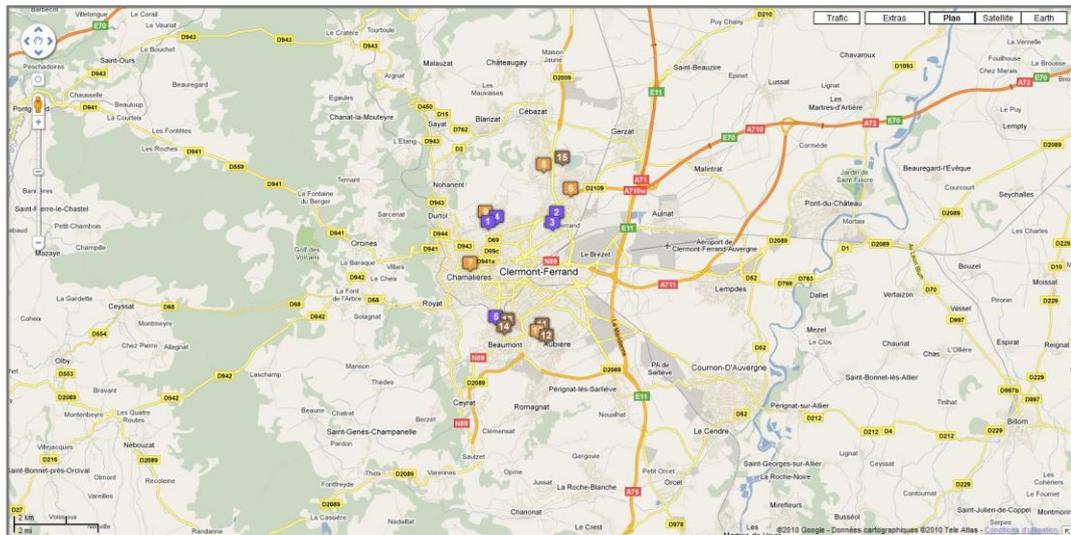
-  Personne à charge de famille monoparentale
-  Personne de faible revenu
-  Personne âgée

À nouveau à Berne, la répartition des personnes interrogées suit la carte de densité de la population¹⁹⁹. Celles-ci se concentrent avant-tout sur l'axe est-ouest correspondant à la commune de Berne, mis à part trois personnes qui se situent plus en-dehors, mais néanmoins en restant dans des communes suburbaines, au sud, à l'est et au nord, à l'image de la carte sur la typologie spatiale. La commune de Berne se caractérise par sa sur-représentation de cadres et, au contraire, la sous-représentation de couples avec enfants. L'axe de Muri bei Bern jusqu'aux communes du nord de l'agglomération est plutôt diversifié du point de vue de la typologie sociale. Ces deux derniers aspects ne correspondent en revanche pas à la répartition des quinze personnes que nous avons ici.

¹⁹⁹ Toutes ces cartes sous le point 4.6., en synthèse du chapitre 4.

6.1.3. Répartition des personnes interrogées à Clermont-Ferrand

Fig. 23 – Localisation des entretiens, Clermont-Ferrand



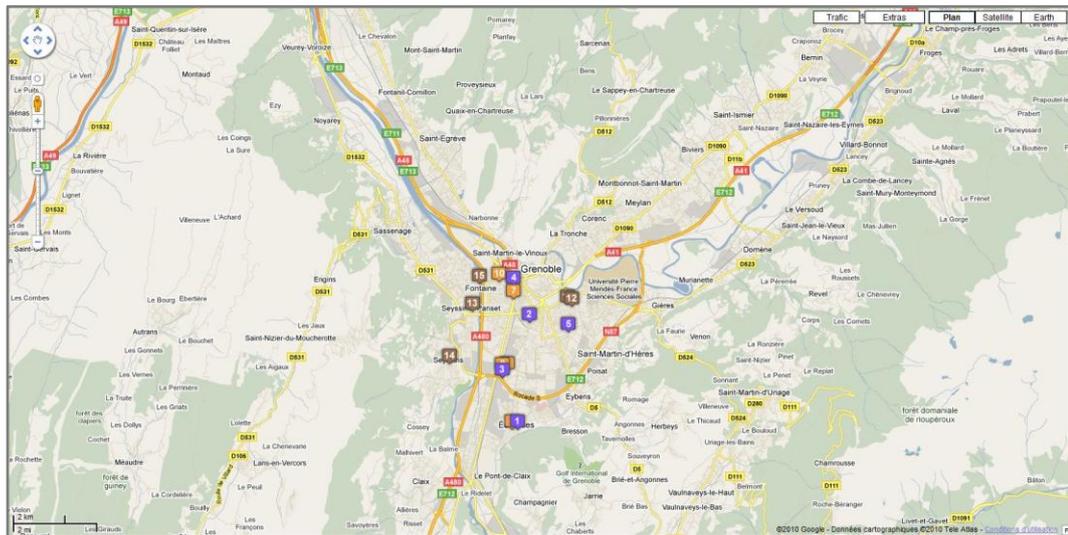
-  Personne à charge de famille monoparentale
-  Personne de faible revenu
-  Personne âgée

À Clermont-Ferrand, la carte de densité de la population²⁰⁰ correspond encore une fois à la répartition des personnes interrogées. Aucune n'est domiciliée dans une commune à plus faible densité que le centre, hormis Aubière, mais qui présente une densité proche. La typologie sociale ne présente pas de points communs spécifiques. Enfin, si l'on regarde la carte de la typologie spatiale, les quinze personnes sont ainsi toutes situées soit sur la commune centre, soit en très proche bordure, exceptionnellement dans une commune suburbaine. Ici, la différence essentielle réside dans le fait que personne ne se trouve directement au centre-ville. Ce constat peut dès lors produire un biais dans les traitements qualitatifs.

²⁰⁰ Toutes ces cartes sous le point 4.6., en synthèse du chapitre 4.

6.1.4. Répartition des personnes interrogées à Grenoble

Fig. 24 – Localisation des entretiens, Grenoble



-  Personne à charge de famille monoparentale
-  Personne de faible revenu
-  Personne âgée

En ce qui concerne Grenoble, le nombre de communes représentées sur les cartes de densité et de répartition sociale et spatiale est beaucoup plus élevé que celles visible à l'échelle de la carte ci-dessus. Néanmoins, la carte de densité de population correspond à la répartition des quinze personnes entretenues, avec une concentration essentiellement à Grenoble et alentours, et s'étendant vers les communes au sud de la ville. Les deux branches du Y, particulier à la morphologie de l'agglomération, sont dépourvues de point sur notre carte. De même que pour les autres cartes – à l'exception de Genève – il n'y a pas d'élément de comparaison évident qui ressort de la typologie sociale. En revanche, la typologie spatiale suit la même forme, seules la commune centre et les communes suburbaines sont concernées.

6.2. Les handicaps de mobilité par population, d'après les résultats quantitatifs et qualitatifs

Pour tester les hypothèses proposées, nous avons retenu des populations qui couvraient une palette étendue d'obstacles à leur mobilité quotidienne : la tension espace-temps, le handicap physique et les problèmes d'accessibilité qu'il implique, les difficultés financières. Nous avons fait le choix méthodologique de ne pas isoler ces groupes dans l'analyse qualitative, afin de nous concentrer, à partir de cette variété de handicaps, sur le lien entre les difficultés rencontrées lors des déplacements et le contexte offert dans chaque agglomération. Les handicaps nous permettent avant tout, encore une fois, de mettre en évidence ces difficultés, étant donné qu'elles concernent a priori plus facilement ces trois groupes, par leur vulnérabilité.

Il n'en demeure pas moins pertinent de répondre aux questions suivantes, afin de vérifier ces choix méthodologiques : en quoi chacun des trois groupes se distingue-t-il, dans nos résultats aussi bien quantitatifs que qualitatifs ? Présentent-ils réellement les vulnérabilités qui leur ont été attribuées en fonction de la littérature ? Ces vulnérabilités sont-elles plus difficiles à gérer dans des contextes particuliers ? Les points suivants sont, quant à eux, consacrés aux analyses par agglomération.

À partir des résultats statistiques, mais surtout des 60 entretiens, deux groupes évoquent tout particulièrement les handicaps pour lesquels ils ont été retenus : les personnes âgées ainsi que les personnes à charge de famille monoparentale.

En ce qui concerne les premières, les questions d'accessibilité physique apparaissent régulièrement. Elles touchent aussi bien les automobilistes que les usagers des transports publics. Dans chacun des cas, ce handicap joue un rôle : chez les automobilistes, à travers la crainte d'une circulation dense, d'emprunter l'autoroute ou simplement de ne plus être assez réactif ; chez les usagers des transports publics, la complexité de ce mode de déplacement et le manque de spontanéité qu'il permet. Pour répondre à ce problème, nous avons pu établir, statistiquement, que ce groupe favorisera la marche à pied. Leur vulnérabilité en matière de

compétences, notamment ce qui touche aux technologies, est moins marquée. Ce groupe préférera, dans de nombreux cas, les éviter et les contourner que de les affronter. En ce sens, il est difficile de préciser quel obstacle elles représentent. Les analyses quantitatives montrent que ce groupe réalise moins de déplacements, et y consacre également moins de temps.

En ce qui concerne les familles monoparentales, les tensions spatio-temporelles sont palpables et souvent compensées par un recours intensif à l'automobile, bien que la part de ce mode de transport n'augmente pas de manière évidente, y compris à Clermont-Ferrand, mais où la quasi-totalité de ces ménages possède une voiture. Statistiquement, ce groupe est plus touché par les déplacements nombreux, ce qui vient nourrir les problèmes d'inégalités sociales. Un nombre accru de déplacements lorsque l'on doit gérer ceux de toutes les personnes du ménage crée des mobilités complexes et épuisantes sur le long terme. Berne échappe à ce constat, mais le budget-temps y augmente plus qu'ailleurs. Les familles monoparentales s'y déplacent donc moins, mais tout en y consacrant plus de temps.

En revanche, l'aspect économique est moins présent chez les personnes au bénéfice d'une aide sociale ou financière et ne semble pas faire réel obstacle aux déplacements quotidiens. Les possibilités sont réduites, mais pas pour autant empêchées. Pour les déplacements en transports publics, le développement de compétences spécifiques comme la bonne connaissance d'un réseau, de l'offre et des alternatives disponibles viennent y remédier. Ces personnes sont effectivement dépendantes de l'automobile, y compris lorsqu'elles n'en possèdent pas, et ceci apparaît en particulier dans des agglomérations comme Grenoble : sa double trajectoire a pour conséquence des accès réduits en automobile et, surtout, localisés dans des zones particulières. Ceci ressort notamment des résultats des analyses qualitatives. Ceux qui n'en possèdent pas en éprouvent le manque pour les déplacements de banlieue à banlieue, qui s'avèrent extrêmement complexes en transports en commun. C'est un problème que l'on retrouve moins à Clermont-Ferrand par exemple, en raison de la grande accessibilité automobile et de la très faible proportion

de personnes interrogées qui n'y ont pas recours. À Berne au contraire, la dépendance automobile est moindre grâce au réseau dense et efficace de transports publics, malgré son coût et sa complexité²⁰¹. Nos traitements statistiques montrent que la conséquence d'un plus bas revenu est le nombre de déplacements, qui diminue²⁰². Toutefois, cette diminution ne peut pas être attribuée à une accentuation des inégalités sociales car, nous l'avons vu dans le chapitre 2 théorique, cela reviendrait à soutenir l'équation équité sociale = grande mobilité (dans le double sens spatial et du nombre de déplacements), qui n'est pas valable. La dimension projets²⁰³ de la motilité nous montre en effet que cette grande mobilité n'est souvent pas souhaitée, ou alors uniquement pour répondre à un marché du travail qui l'exige, mais elle ne correspond en aucun cas à des projets directement nourris par les personnes concernées. Comme chez les personnes âgées, c'est la marche qui semble absorber la perte de la voiture et des transports publics, dans les résultats quantitatifs.

Chaque population présente donc des sensibilités et des vulnérabilités différentes, plus ou moins présentes selon les agglomérations et le mode de déplacements, en fonction des analyses qualitatives :

Les problèmes liés à l'absence de voiture à Grenoble touchent, comme déjà évoqué, en particulier les faibles revenus. Les variations d'itinéraires, pour ce mode, sont les plus courantes à Clermont-Ferrand, au vu des entretiens qualitatifs. Elle n'est toutefois pas aussi mal vécue que celles réalisées en transports publics, comme à Grenoble, étant donné que les accessibilités clermontoises favorisent une plus grande spontanéité.

Les deux agglomérations suisses ont en commun des difficultés spécifiques aux transports publics, à savoir le coût et la complexité du système tels que les plans, horaires ou autres distributeurs. Le premier fait obstacle aux personnes de faibles revenus alors que le second concerne plutôt les deux autres groupes de population. Ces difficultés sont

²⁰¹ La part d'abonnés diminue d'ailleurs pour ce groupe à Berne, contrairement aux autres agglomérations. C'est le cas aussi chez les familles monoparentales. Toutefois, les analyses qualitatives mènent au constat inverse, avec une grande majorité des personnes interrogées à Berne qui possèdent si ce n'est un abonnement, au moins une carte prépayée ou multicourse.

²⁰² C'est également le cas à Genève.

²⁰³ Voir Kaufmann 2002 et Canzler et al. 2008 notamment.

moindres dans les agglomérations françaises, qui se distinguent plus par des temps de trajet et d'attente accrus, tout comme les distances à parcourir jusqu'à l'arrêt le plus proche ou les ruptures de charge, qui pénaliseront les familles monoparentales ainsi que les personnes âgées. À cela vient s'ajouter une desserte lacunaire et une gare mal connectée à Clermont-Ferrand, ou encore une fréquence insuffisante et des incidents courants à Grenoble. Cette dernière est aussi la plus touchée par les variations d'itinéraires, qui impliquent des stratégies complexes, et par un temps de trajet vécu comme bien plus pénible avec ce moyen de transport. C'est en voiture que ce temps est le plus pénible à Genève et entrave ainsi la mobilité des familles monoparentales, qui disposent d'un temps réduit et précieux et qui font un usage très intensif de l'automobile.

L'usage du vélo se révèle plus complexe à Berne et à Genève, mais cette dernière ne concerne que très peu de personnes interrogées. Les cyclistes bernois, qui sont plusieurs à appartenir à la catégorie monoparentale, en pâtissent donc plus qu'ailleurs, comme à Grenoble par exemple, qui en compte aussi quelques-uns mais qui rencontrent moins de difficultés.

Enfin, la marche pose partout problème, excepté à Berne. Etant donné que, statistiquement, ce mode de déplacements absorbe la diminution de la part automobile et en transports publics chez les personnes âgées et celles de faibles revenus, nous pouvons en déduire qu'elles y font recours de manière plus spontanée que dans les trois autres agglomérations.

6.3. Les caractéristiques de la mobilité quotidienne et de la vie dans l'agglomération

À partir des soixante entretiens, des fiches individuelles ont été établies, comportant chacune une série d'informations générales et qui permettent, ensemble, de dégager les tendances de la mobilité quotidienne. L'intégralité de ces fiches se trouve en annexe²⁰⁴ et une sélection d'entre elles a été retenue afin d'illustrer les propos qui suivent.

²⁰⁴ Annexe 6

Les différents schémas représentent les trajets réguliers individuels²⁰⁵ avec, lorsque l'information est disponible, la destination, l'activité réalisée, la fréquence et le mode de transport. L'icône maison représente le domicile, les autres icônes le mode de transport. Pour cette représentation graphique et les informations qui les accompagnent, nous avons fait recours à une combinaison variée de codes : 'trajets réguliers' (50), 'trajets week-end' (51), âge (11), enfants (17), locataire (25), mode de transport (27), propriétaire (40), nombre de personnes dans le ménage (29), permis de conduire (34), permis de conduire autre dans ménage (35), résidence secondaire (43), travail (52) et voiture (56), abonnement TP (4), autres modes dans ménage (10), formation (18).

De manière générale, nous remarquons que la perception que l'on se fait de sa propre vie quotidienne et de sa mobilité n'est pas forcément en accord avec les déplacements effectivement réalisés. C'est là l'occasion de préciser que ces entretiens qualitatifs nous donnent un aperçu du vécu et du ressenti des personnes interrogées, sans être pour autant parfaitement fidèles à leurs activités et déplacements quotidiens. Néanmoins, c'est bien ce ressenti qui nous est indispensable pour faire état des difficultés rencontrées et des moyens mis en œuvre pour y répondre. Nous n'avons donc pas vérifié les temps de trajets, la précision des parcours longuement racontés ou la fiabilité des informations fournies en général. D'autre part, le positionnement des destinations peut varier quelque peu lorsque l'information est trop vague, de même que pour les fréquences, qui ont dû dans certains cas être estimées. Les destinations, modes ou fréquences qui n'ont pas du tout été précisés sont indiqués comme 'indéterminé'. Les trajets hors agglomération n'étant pas représentés visuellement, cela peut induire un biais de perception des déplacements, comme c'est le cas pour ce retraité de Vérenaz (GE15) qui se rend en moyenne deux fois par mois dans sa résidence secondaire en Valais, en voiture, mais pour qui le territoire vécu en-dehors de cette activité est très restreint en termes de distance.

²⁰⁵ Comme cela est précisé dans la liste des codes utilisés sous ATLAS.ti, par régulier est entendu un trajet effectué quotidiennement, hebdomadairement ou, au minimum, une fois par mois.

Ce décalage entre perception et réalisation effective des déplacements se perçoit parfois entre les citations et le schéma correspondant. C'est le cas par exemple de deux familles monoparentales : l'une tient à grouper toutes ses activités près de son domicile alors que la carte indique des trajets réguliers dispersés sur le territoire genevois (ex. GE2). L'autre dit préférer rester à la maison en-dehors des horaires de travail mais réalise de nombreux déplacements en des lieux distincts et éloignés par rapport à d'autres enquêtés, sans pour autant posséder de voiture (ex. GE4)²⁰⁶.

À Genève, environ la moitié des enquêtés utilisent essentiellement ou exclusivement la voiture. Bien que ces 15 entretiens qualitatifs ne se veulent pas représentatifs et qu'il ne s'agit pas exactement du même indicateur, nous nous permettons d'observer un décalage avec la part modale de la voiture des tableaux de l'analyse secondaire de données statistiques, à savoir 51% pour Genève et 62% pour Grenoble, qui compte 6 automobilistes parmi les entretiens menés. La répartition des destinations varie pour chaque entretien, mais tous ont en commun, à une ou deux destinations près, de ne pas se situer à la fois à l'est et à l'ouest du lac. Les destinations ne sont donc pas forcément concentrées sur le territoire, mais situées d'un côté ou de l'autre, et intègrent souvent aussi le sud de l'agglomération. La plupart des familles monoparentales utilisent principalement la voiture (4), au contraire des personnes de faible revenu qui réalisent l'essentiel de leurs trajets en transports publics ou à pied (ex. GE10). La situation est plus variable dans le dernier groupe²⁰⁷. Les automobilistes ne réalisent pas dans tous les cas des trajets de plus longue distance par rapport aux usagers des transports publics, certains utilisent d'ailleurs la voiture pour de courtes distances et optent pour le tram ou le train s'il faut se rendre plus loin ou traverser la ville. Deux utilisateurs des transports en commun parcourent un territoire qui forme un axe très précis, d'ouest en est dans le cas de GE4 et du sud au nord dans celui de GE8. Les autres représentations sont plus réparties autour du domicile, sans pour autant distinguer des configurations

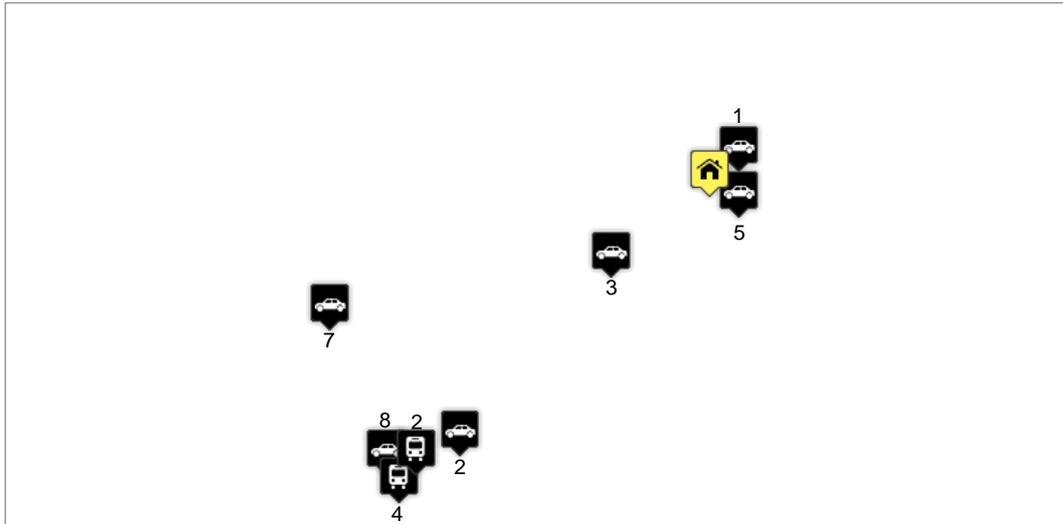
²⁰⁶ L'échelle est la même pour toutes les cartes afin de ne pas fausser l'interprétation visuelle.

²⁰⁷ Nous avons indiqué vouloir éviter le déterminisme lié au handicap par groupe et ne pas faire d'analyse dans ce sens en raison du nombre trop restreint d'entretiens par agglomération et par groupe (5), néanmoins les contrastes de ce type seront mentionnés.

typiques des différents types d'usagers, hormis les trajets à pied qui se font logiquement à proximité du domicile. Chez les usagers des transports publics, la plupart des destinations sont atteintes en bus, seules les deux personnes résidant près d'une ligne de tramway en font usage très régulièrement. La diversité de leurs trajets n'est pas amoindrie par la non utilisation de la voiture, au contraire (ex. GE9). Le centre-ville n'est pas toujours assidûment fréquenté, mais en revanche par la majorité.

GE2²⁰⁸

'On essaie de tout grouper vraiment à côté du domicile, parce que le temps manque'.



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Douvaine, 34 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant en bas âge, assistante d'avocat à plein temps, possession du permis de conduire et d'une voiture (modèle : Peugeot 106), abonnement TP avec P+R, propriétaire, pas de résidence secondaire.

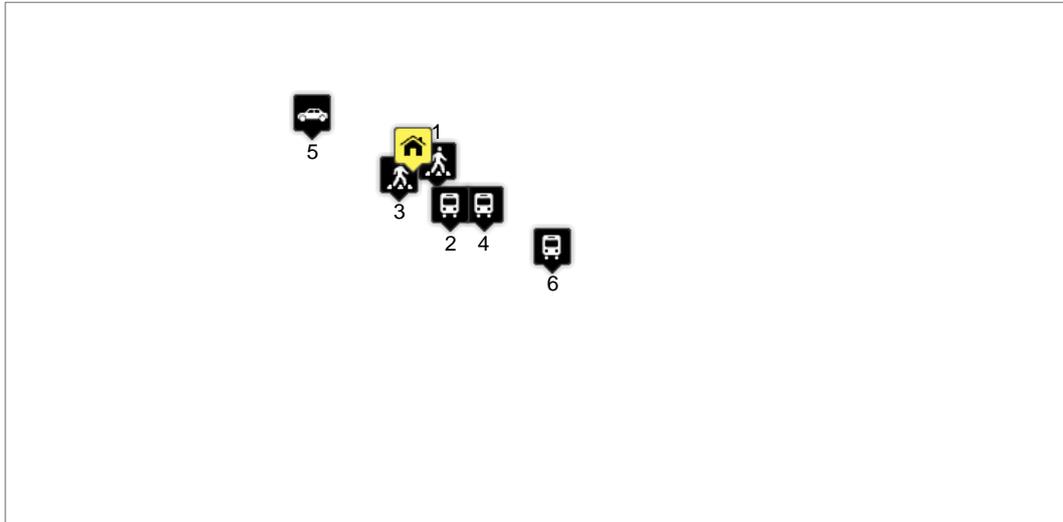
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Douvaine (F)	école enfant	5x/semaine	voiture
2 Genève centre	travail	5x/semaine	voiture + bus
3 Frontière/Veigy (F)	sport	3x/semaine	voiture
4 Plainpalais	cours de langues	1x/semaine	voiture + bus
5 Loisin (F)	courses	1x/semaine	voiture
6 Thonon-les-Bains (F) (hors schéma)	administration, courses, etc.	1x/semaine	voiture
7 Ferney-Voltaire (F)	amis	1x/mois	voiture
8 Centre-ville	sorties	1x/mois	voiture

²⁰⁸ Chaque illustration reprend les dessins des trajets réguliers réalisés lors des entretiens, qui sont dans la mesure du possible représentés à la même échelle, en fonction de la carte de l'agglomération (une carte a souvent été utilisée également lors des entretiens pour réaliser ces dessins).

GE4

'Mais quand je ne travaille pas, ça ne me donne pas envie de sortir ou de faire les magasins, je n'aime pas. Non, je n'aime pas, je reste à la maison, il y a des choses à faire'.



Descriptif de la personne :

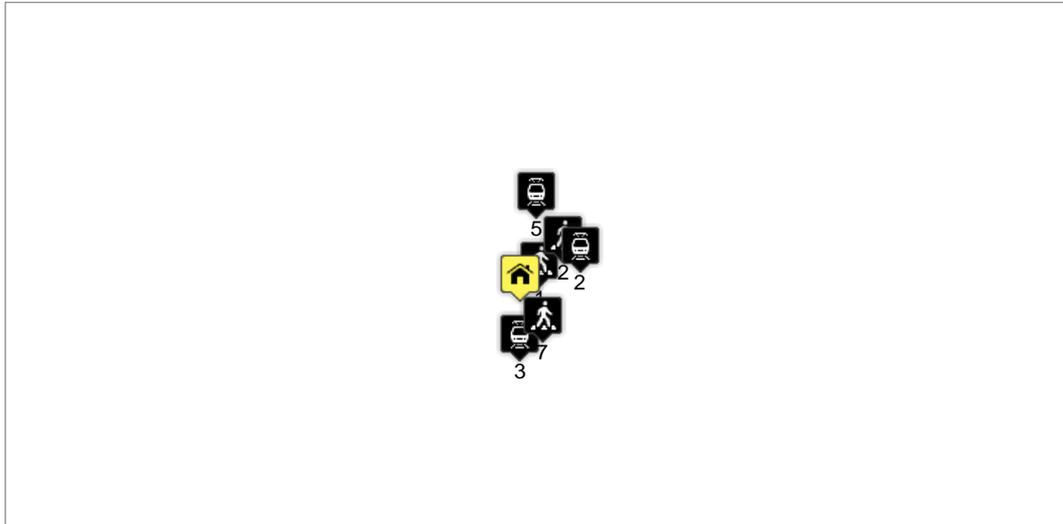
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Meyrin, 26 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant en bas âge, vendeuse-serveuse dans une boulangerie à plein temps et sur appel, pas de permis de conduire, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre commercial de Meyrin	enfant école, courses	4x/semaine	à pied
2 Blandonnet	travail	2-3x/semaine	bus
3 Meyrin village	médecin	1x/semaine	bus/à pied
4 Balexert	cinéma	1x/mois	bus
5 Saint-Genis-Pouilly (F)	courses	2x/mois	voiture
6 Centre-ville	sorties, médecin	1x/mois	bus

GE8

Maintenant, c'est plus ennuyeux si je peux dire, là je suis en recherche d'un travail.



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domiciliée aux Acacias, 57 ans, 4 personnes dans le ménage dont 2 enfants adultes, en recherche d'emploi, possession d'un permis de conduire, voiture du mari, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Plainpalais	courses, loisirs	5x/semaine	à pied
2 Centre-ville	loisirs	3x/semaine	à pied ou en tram
3 Carouge	courses, banque	indéterminé	tram
4 Hors agglomération	loisirs ou famille	2x/mois	train
5 Nations	cours de langues	1-2x/semaine	tram
6 Haute-Savoie (F) (hors schéma)	famille	1x/mois	voiture
7 Acacias	courses	1x/semaine	à pied

GE9

'La ville est très, très chère, c'est une raison pour laquelle je n'arrive pas à sortir. Je n'arrive pas, même avec le salaire que je gagne, sortir. (...) Et je me dis : qu'est-ce que je fais, c'est intéressant ? Travailler pour dire que je vis à Genève'.



Descriptif de la personne :

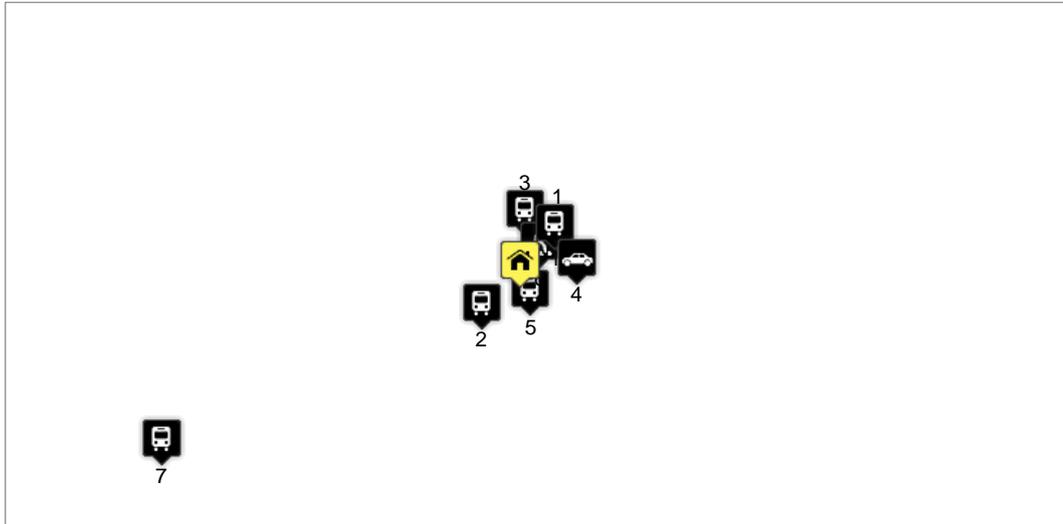
Femme de faible revenu, domiciliée au Lignon, 36 ans, 4 personnes dans le ménage en colocation, réceptionniste à plein temps dans un hôtel social, permis de conduire échoué, possession d'un abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Servette	travail	5x/semaine	bus
2 Le Lignon ou Servette	courses	3x/semaine	à pied ou bus
3 Grand-Saconnex, Eaux-Vives	amis	1x/semaine	bus
4 Chambésy	amis	1x/mois	bus frontalier
5 Centre-ville	promenade	3x/semaine	à pied
6 Hors agglomération	famille	1x/mois	bus et train

GE10

'Maintenant, je suis au chômage et je vais commencer comme cafetier-restaurateur'.



Descriptif de la personne :

Homme de faible revenu, domiciliée à la Jonction, 31 ans, 2 personnes dans le ménage en colocation, sans emploi mais projet de cafetier-restaurateur aux Pâquis, permis de conduire, pas de voiture, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

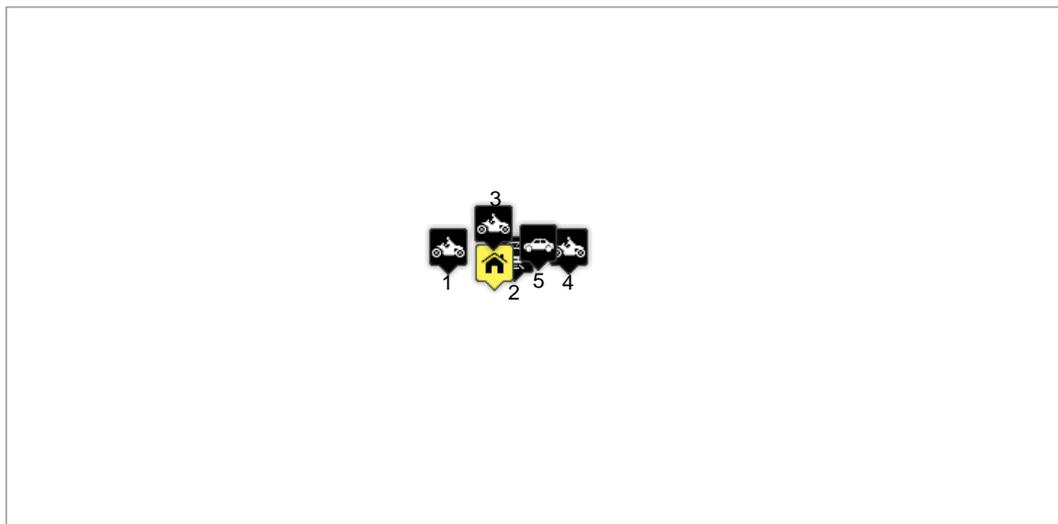
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Pâquis	projet de bar	6-7x/semaine	bus ou voiture
2 Lancy	église	1x/semaine	bus
3 Varembe	football	1x/semaine	bus
4 Centre-ville	administration	1x/mois	voiture
5 Acacias	courses	1x/mois	bus
6 Jonction	courses	1x/semaine	à pied
7 Pougny (F)	amis	1x/mois	bus frontalier

Berne détient la plus faible proportion d'automobilistes, qui sont 4 sur les 15 personnes interrogées et répartis de manière équilibrée dans tous les groupes. En comparaison, les statistiques y relèvent 43% de part modale de la voiture. La répartition des destinations varie, mais dans la majorité des cas, l'essentiel se concentre à l'intérieur de l'autoroute de contournement, quel que soit le mode de transport utilisé (ex. BE1, BE15). La particularité bernoise réside dans le nombre de personnes (4) et de destinations atteintes à vélo, ce qui ne restreint pas pour autant l'espace physique parcouru (voir surtout BE2 et BE5). Les trajets à pied sont, comme à Genève, réalisés sur une moindre distance (ex. BE7), ceux qui sont réalisés hors de l'agglomération ne se distinguent pas par un mode particulier. Sauf exception, tous se rendent régulièrement au centre-ville, mais avec deux particularités : le trajet n'est jamais réalisé en voiture, la fréquence est élevée, en principe une à plusieurs fois par semaine.

BE1

'Dann finde ich, dann bin ich nicht extrem häufig unterwegs. Nein'²⁰⁹



Descriptif de la personne :

Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Berne, 43 ans, trois personnes dans le ménage dont deux enfants, employé dans une association pour handicapés, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : VW Golf CL), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

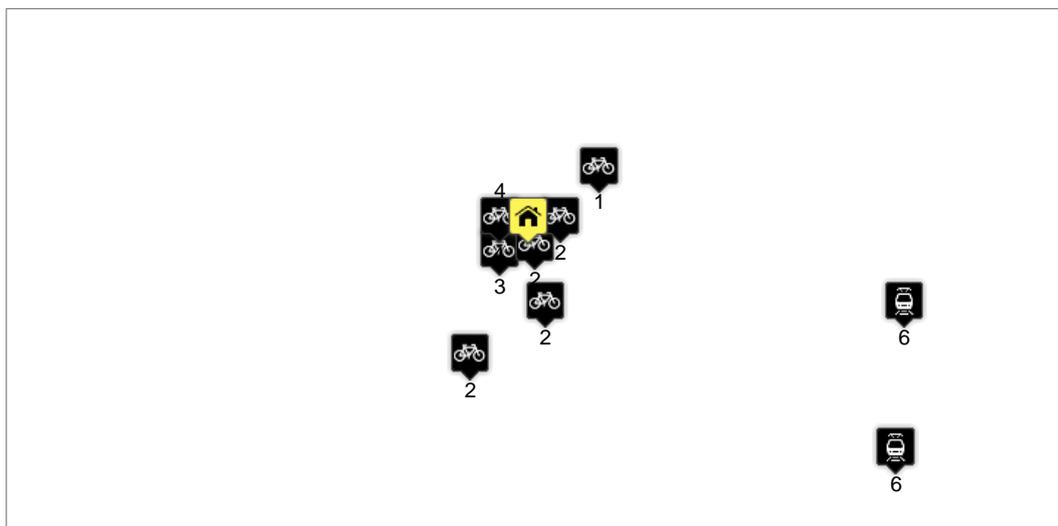
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bümpliz, Stöckackerstrasse	travail	5x/semaine	moto
2 Centre-ville	achats, loisirs, administration	4x/semaine	tram/moto
3 Länggasse	amis	2-3x/semaine	moto/voiture
4 Cinématte	sorties, sport	1x/semaine	moto/voiture
5 Centre gare	courses	1x/semaine	tram/moto/voiture

²⁰⁹ *'Je trouve que je ne suis pas très souvent en route/en chemin. Non'.*

BE2

‘Mit dem Velo mache ich dann alles, was in der Velo-Distanz ist. Bis Schliern, würde ich sagen, etwa, Wabern²¹⁰’.



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Berne Lorraine, 50 ans, deux personnes dans le ménage dont un enfant, employée à l'Office fédéral de l'Environnement, permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

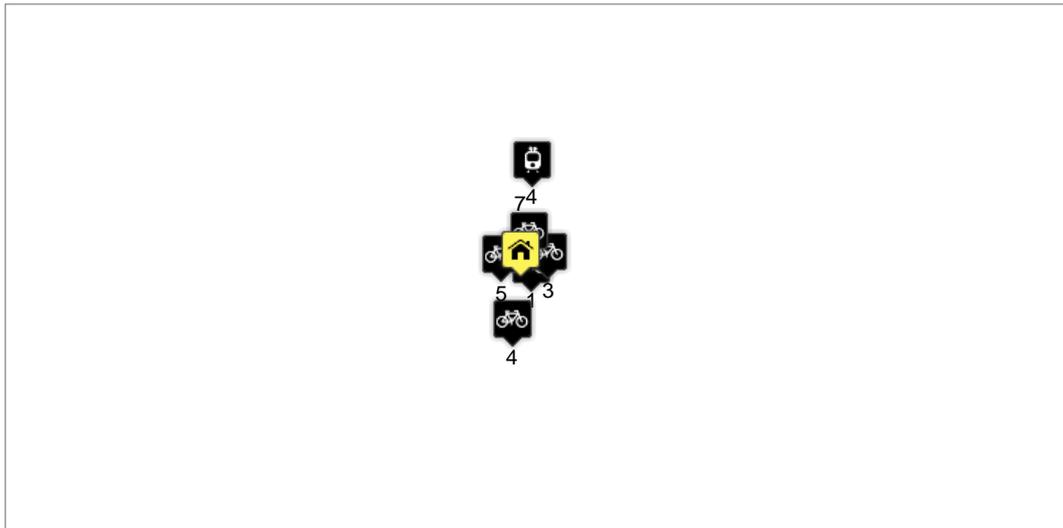
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Ittigen	travail	5x/semaine	vélo
2 Wabern, centre, Breiterain, Schliern	amis	1x/semaine	vélo
3 Insel	famille	2x/mois	vélo
4 Länggasse	sport	2x/semaine	vélo
5 Montagne, villes (hors agglomération)	promenade	1x/mois	train
6 Konolfingen, Biglen	amis	1x/mois	train

²¹⁰ *‘Avec le vélo, je fais tout ce qui se trouve à distance de vélo. Jusqu'à Schliern, je dirais, environ, Wabern’.*

BE5

‘Also ich habe alles, das Leben organisiert, dass alles in der Nähe ist²¹¹’.



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Berne, 50 ans, deux personnes dans le ménage dont un enfant, travailleuse sociale, possède le permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, pas d’abonnement TP.

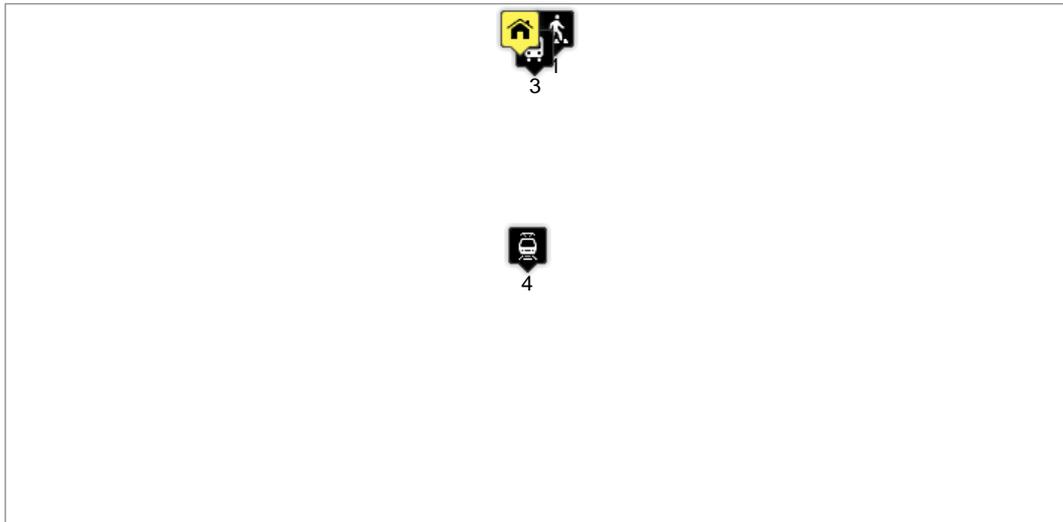
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bürenstrasse	travail	5x/semaine	vélo
2 Canton de Berne ou hors agglomération	enfant, sport	1x/mois	train
3 Centre-ville	travail, loisirs, marché	3x/semaine	vélo
4 Gurten, Zehendermätteli	loisirs	2x/mois	vélo et train ou bus
5 Eigerplatz	sport	1-2x/semaine	vélo
6 Thoune, Bienne (hors agglomération)	promenades	1x/mois	train
7 À proximité	courses, banque	3-4x/semaine	vélo

²¹¹ *‘Alors j’ai organisé toute ma vie, de sorte à ce que tout soit à proximité’.*

BE7

'Wir haben das GA, dann geht man irgendwo in ein Museum, an einen See oder am Wochenende in die Berge. Einfach sehr viele Ausflüge, sehr viele²¹²'.



Descriptif de la personne :

Homme de faible revenu, domicilié à Münchenbuchsee, 57 ans, deux personnes dans le ménage, distributeur de journaux, permis de conduire rendu, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement général.

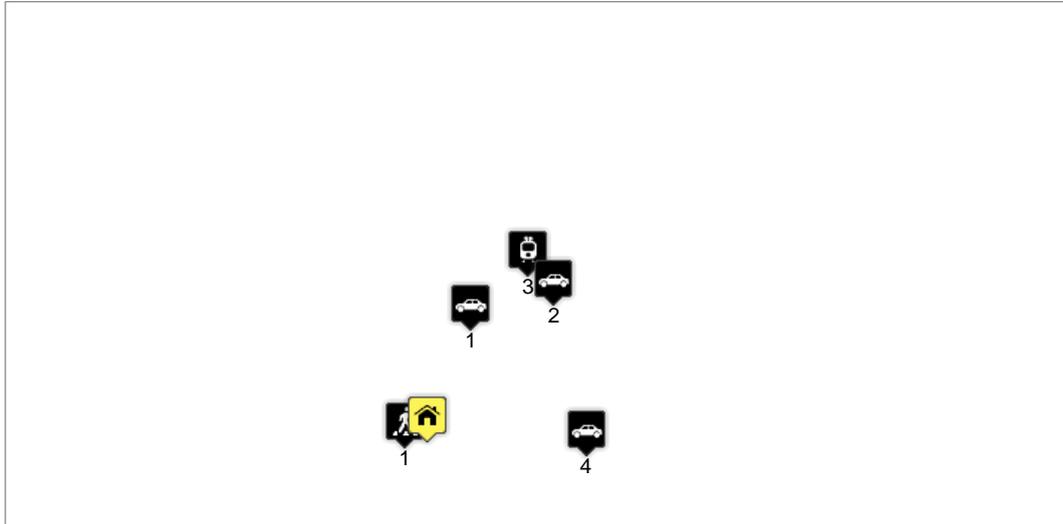
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Dans tout le quartier	travail	6x/semaine	à pied
2 Montagne, ville hors agglomération	loisirs	2x/mois	train
3 Münchenbuchsee	courses, loisirs	5x/semaine	à pied ou bus
4 Centre-ville	travail, loisirs	2x/semaine	train et tram
5 Bienne (hors agglomération)	physio	1x/semaine	train

²¹² *'Nous avons l'AG (abonnement général), comme ça on peut aller n'importe où dans un musée, à un lac ou le week-end à la montagne. Tout simplement beaucoup d'excursions, vraiment beaucoup'.*

BE15

'Wir haben immer zu tun, meine Frau und ich. Wir sind nicht gelangweilt, wir müssen uns daheim nicht langweilen'²¹³.



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Niederscherli, 75 ans, deux personnes dans le ménage, employé dans l'immobilier retraité, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Citroën Xsara), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

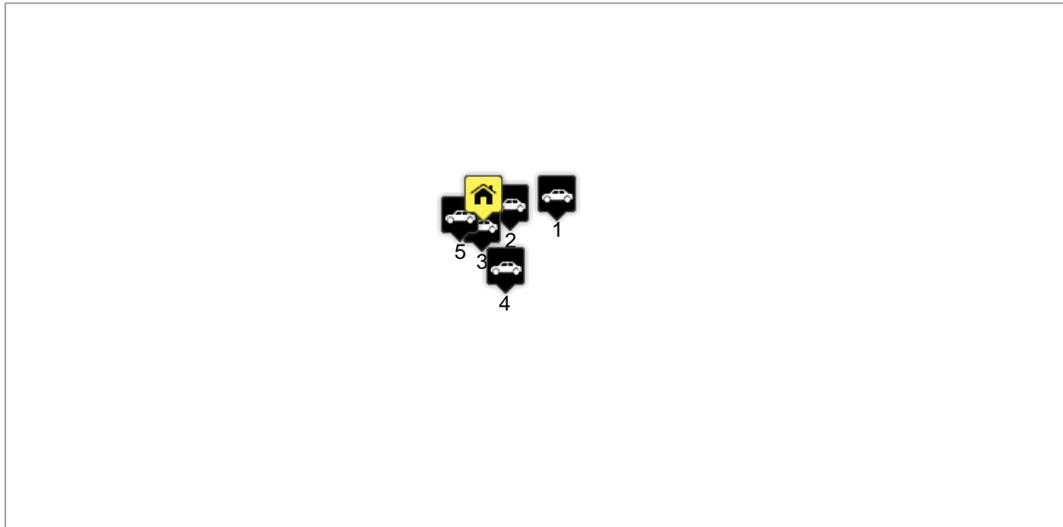
<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité ou Köniz	courses	1x/semaine	voiture ou à pied
2 Lac, Dählhölzli, Morat (hors schéma)	promenade	1x/mois	voiture
3 Centre-ville	promenade, association	1x/semaine	train
4 Zimmerwald	promenade	2x/mois	voiture

²¹³ *'Nous avons toujours quelque chose à faire, ma femme et moi. Nous ne nous ennuyons pas, nous ne devons pas nous ennuyer à la maison.'*

Onze Clermontois n'utilisent que la voiture, ou essentiellement, ce qui se lit aussi dans les statistiques de déplacements, avec une part modale de 67% (ex. CF1, CF9). À nouveau, la répartition des déplacements ne répond pas à un mode en particulier, les usagers de transports publics ont des destinations parfois plus éclatées dans l'espace que les automobilistes (ex. CF8). Une seule personne, automobiliste par ailleurs, a recours au vélo (ex. CF2), mais uniquement pour des trajets de proximité. Les trajets hors carte ou agglomération sont nombreux, mais ne sortent en principe pas de la région. Hormis deux personnes, tous se rendent régulièrement au centre-ville, mais à des fréquences variables. La culture d'accessibilité automobile de Clermont-Ferrand se reflète dans la fréquentation de la ville qui, malgré la progression du stationnement payant, se fait essentiellement en voiture (ex. CF6). Les résultats de ces politiques étant la mise en place tardive du tram (une ligne, ne desservant pas la gare SNCF), celui-ci reste peu accessible à nos répondants.

CF1

'Et c'est vrai que je n'ai testé le tramway qu'une seule fois, pour aller au centre-ville, et qu'une seule fois'.



Descriptif de la personne :

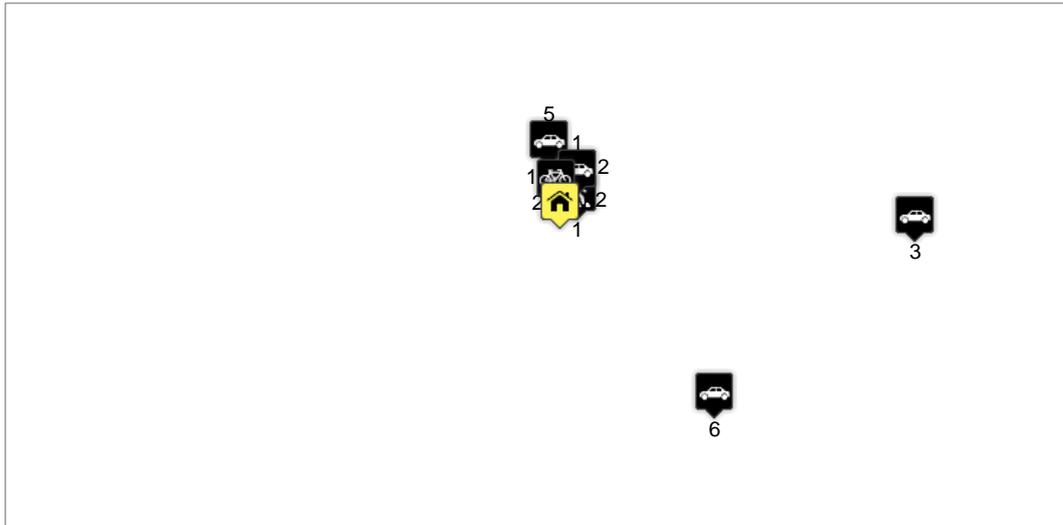
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Clermont-Ferrand, 34 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants, enseignante, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Clio), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Montferrand (variable)	travail	2-3x/semaine	voiture
2 Maurice Pourchon	école enfants	5x/semaine	voiture
3 Bvd Lavoisier	courses	2x/semaine	voiture
4 Centre-ville	achats, loisirs	1x/mois	voiture
5 Montjuzet ou à proximité	promenade	indéterminé	voiture

CF2

'Le planning est fait quasiment le lundi pour toute la semaine. C'est trop, c'est trop mais bon.'



Descriptif de la personne :

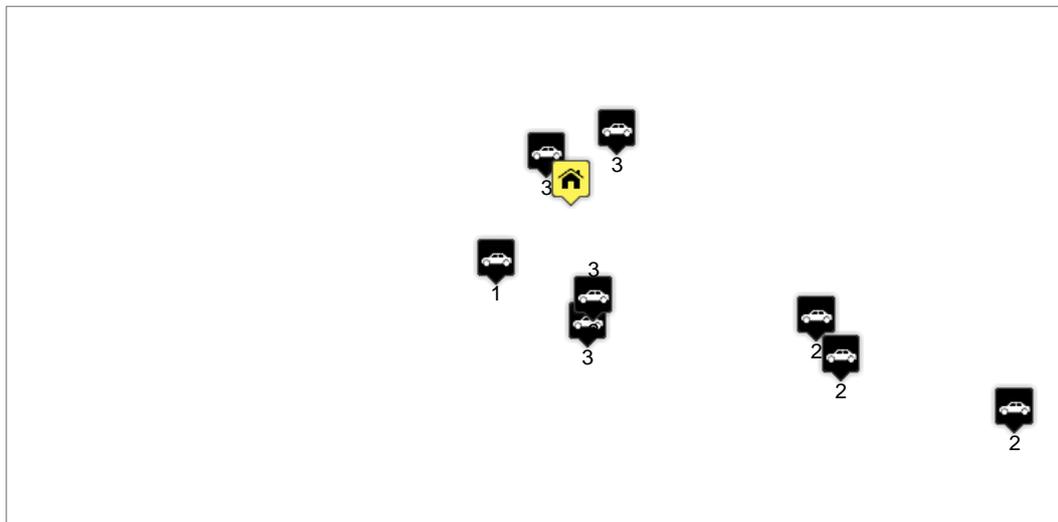
Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Montferrand, 32 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, employé de la mairie de Clermont, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : deux 4x4 Mitsubishi et Mercedes), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Montferrand	travail	5x/semaine	à pied, vélo ou voiture
2 Montferrand	école enfant	5x/semaine	à pied, vélo ou voiture
3 Chignat	bricolage, travaux		voiture
4 Brioude (hors schéma)	club 4x4	1x/mois	voiture
5 Clermont, p.ex. Croix-de-Neyrat	courses	3x/mois	voiture
6 Cournon, Cendre	famille	2x/mois	voiture
7 St Saturnin ou Vergongheon (hors schéma)	famille	1x/mois	voiture

CF6

‘Comme à Clermont, maintenant il y a le tramway... ça me dépasse. Le tramway, je ne l’ai jamais pris encore’.



Descriptif de la personne :

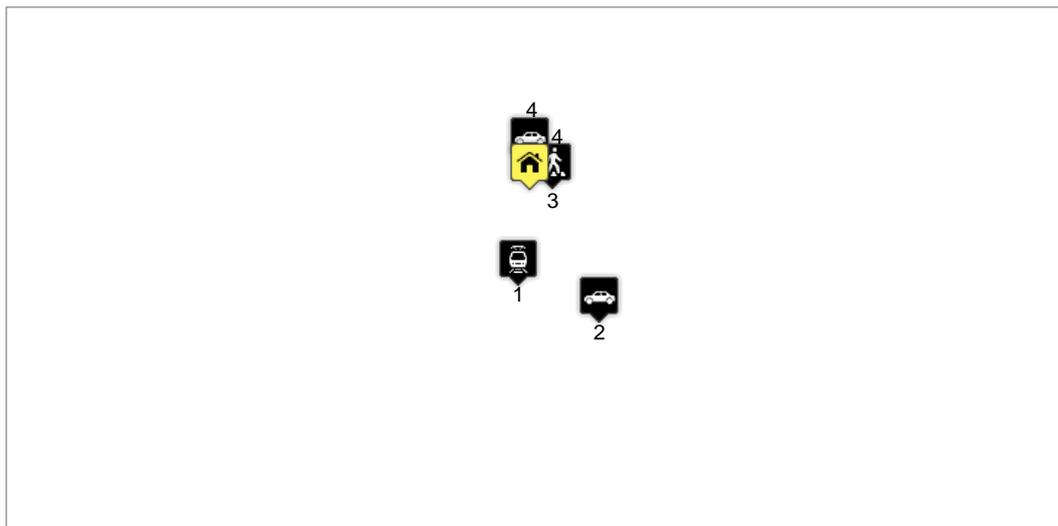
Homme de faible revenu, domicilié à Clermont-Ferrand La Gouttière, 28 ans, 5 personnes dans le ménage, sans emploi, pas de permis de conduire (conduit occasionnellement sans permis), locataire, pas de résidence secondaire, pas d’abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	aide au permis	3x/semaine	voiture
2 Billom, Saint-Bonnet-lès-Allier, Mezel	amis	6x/semaine	voiture
3 Gerzat ou La Pardieu, Aubière, Croix-de-Neyrat, Riom	courses	1x/semaine	voiture
4 Hors agglomération (p.ex. Périgueux)	amis	1x/mois	train

CF8

'Je ne fais pas grand-chose, je suis plus à la maison que dehors. Mais si je sors, je sors juste pour faire quelque chose dont j'ai besoin, c'est tout.'



Descriptif de la personne :

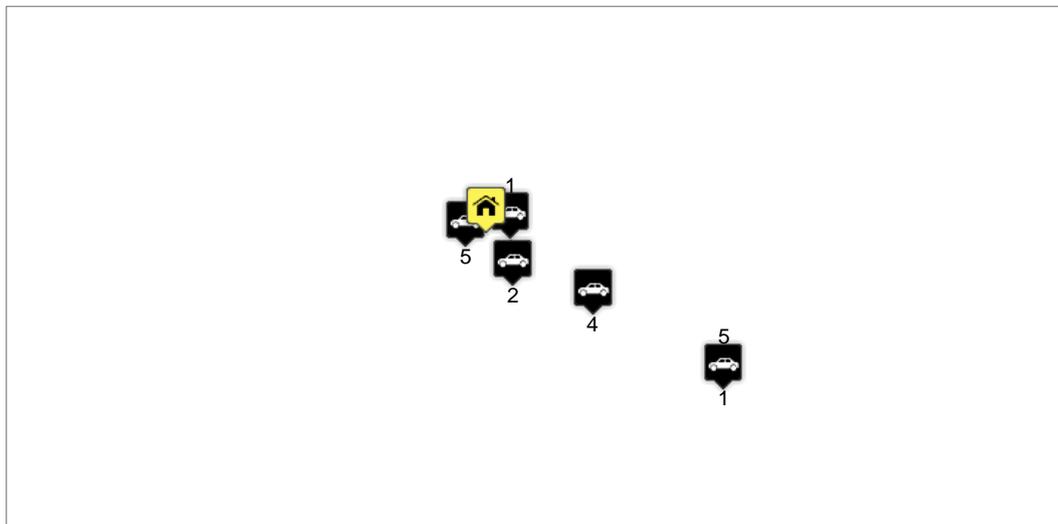
Femme de faible revenu, domiciliée à Croix de Neyrat, 27 ans, 4 personnes dans le ménage, sans emploi, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP (réduit, 2 euros par mois).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	aide permis, achats	3-4x/semaine	tram
2 La Pardieu, variable	sorties, loisirs	1x/mois	voiture
3 À proximité	amis	3x/semaine	à pied
4 Croix de Neyrat	courses	1x/semaine	à pied/voiture

CF9

'Mais c'est vrai qu'en règle générale les déplacements c'est vraiment en voiture. Et pas autrement. On voudrait bien le tramway mais il est très loin'.



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domiciliée à Beaumont, 31 ans, 2 personnes dans le ménage, sans emploi, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : VW Polo), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

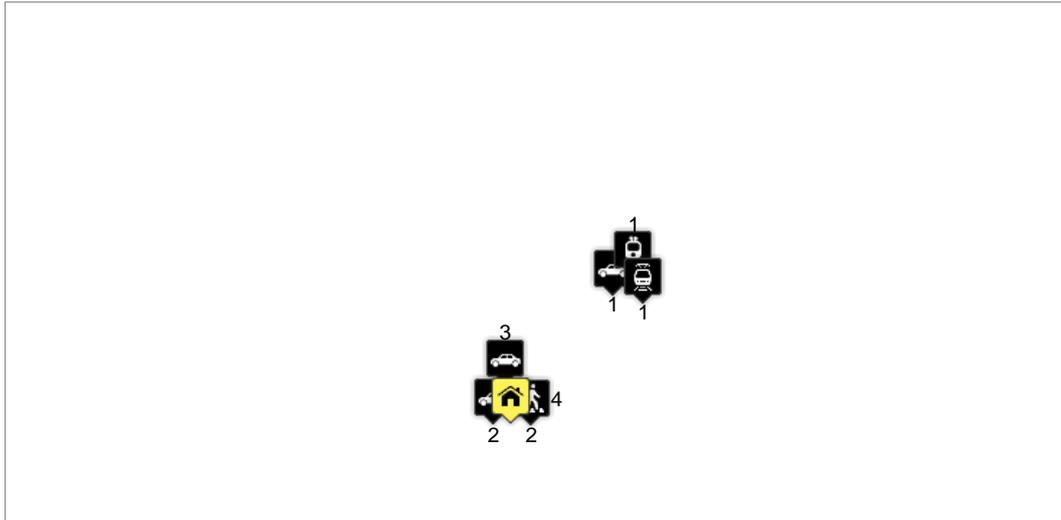
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité (Maurice Pourchon) ou Cournon	courses	1x/semaine	voiture
2 Centre-ville	administration	1x/semaine	voiture
3 St Saturnin (hors schéma)	famille	1x/semaine	voiture
4 La Pardieu	famille	1x/semaine	voiture
5 Montjuzet, Cournon, Chambon	promenades	1x/semaine	voiture

À Grenoble, seules cinq personnes utilisent exclusivement ou essentiellement la voiture, en comparaison avec les statistiques des parts modales, qui attribuent 62% à ce mode, ce qui est en léger décalage. Les destinations diffèrent légèrement entre les modes : les automobilistes atteignent plus souvent des lieux en-dehors des autres trajets, plus concentrés, représentés par des points excentrés sur les cartes correspondantes (voir par ex. GR1 ou GR2). Les cyclistes parcourent un espace vaste (voir par ex. GR6 ou GR7), qui rappelle également les résultats des politiques publiques menées et, inversement, la quasi-totale absence de cyclistes à Clermont-Ferrand. La proportion importante d'usagers des transports publics masque la complexité des trajets lorsque ceux-ci présentent de nombreuses ruptures ou sont réalisés uniquement en bus. Même dans les cas où les trams sont accessibles en banlieue, ils ne peuvent répondre aux besoins de déplacements qui s'effectuent bien souvent de banlieue en banlieue (ex. GR10). Huit personnes se rendent régulièrement au centre-ville, la fréquentation moindre par rapport à Clermont-Ferrand contraste avec l'image très positive dont bénéficie Grenoble, bien que tous n'y vont pas par plaisir.

GR1

'Je fais à ma convenance, et ça c'est un énorme sentiment de liberté, de satisfaction de pouvoir faire comme on veut, et de ne pas avoir quelque chose d'imposé.'



Descriptif de la personne :

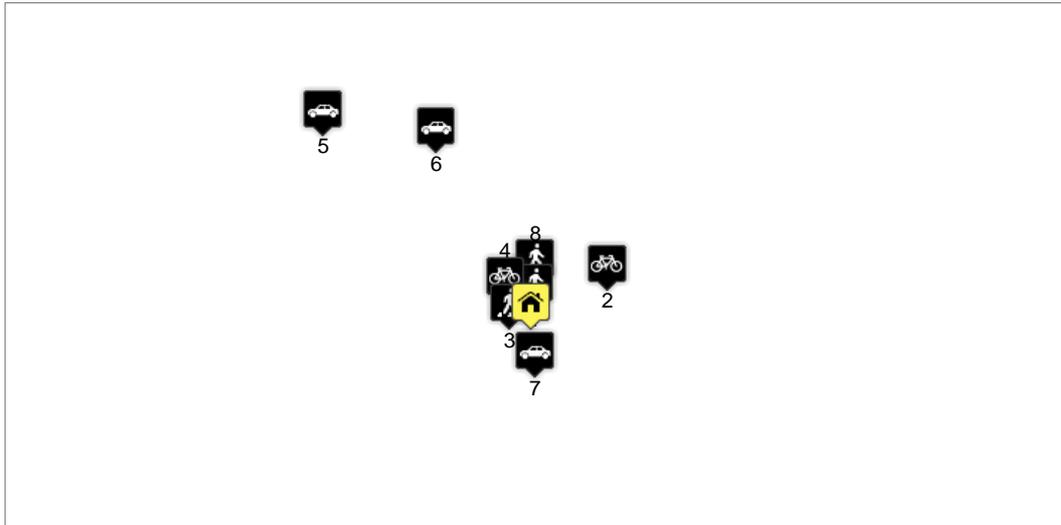
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Echirolles, 37 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, ingénieur chercheur, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Kangoo), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Campus universitaire	travail, courses	5x/semaine	train et tram ou voiture
2 Echirolles centre	école enfant, courses, marché	5x/semaine	voiture ou à pied
3 Stade nautique	natation enfant	1x/semaine	voiture
4 Frange Verte	loisirs	indéterminé	à pied

GR2

'J'organise toujours pour tout regrouper, c'est vraiment un gouffre. On a quand même assez de soucis avec la pollution en plus.'



Descriptif de la personne :

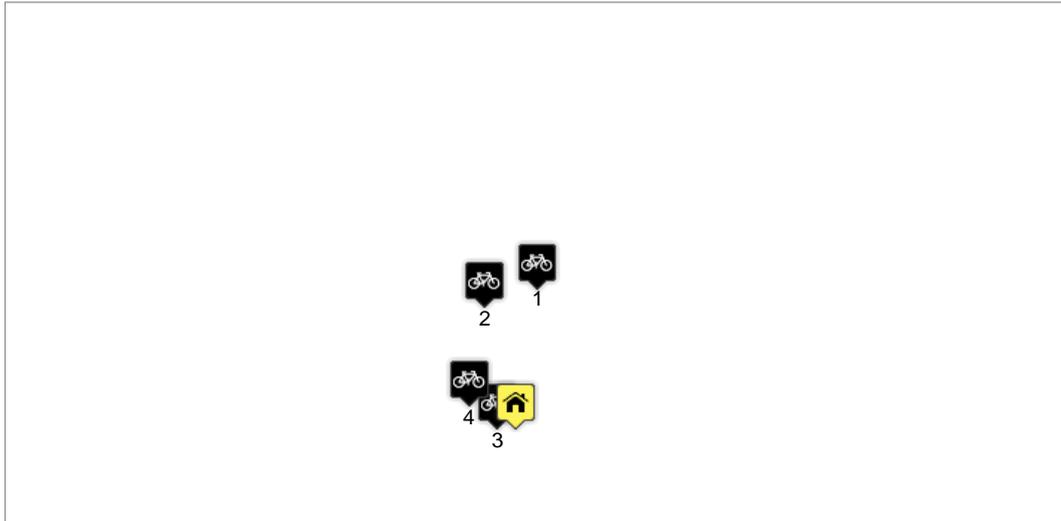
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Grenoble, âge non connu, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, employée, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Kangoo), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité	garderie enfant	5x/semaine	à pied
2 IUFM	formation	5x/semaine	voiture ou vélo
3 Square de la capuche	promenade, amis	1x/semaine	à pied ou vélo
4 Estacade	marché	1x/semaine	vélo
5 Noyarey	famille	1x/semaine	voiture
6 Saint Egrève	sport, famille	1x/semaine	voiture
7 Grand Place	courses	2-3x/mois	voiture
8 Centre-ville	achats	1x/mois	à pied

GR6

'J'ai un vélo maintenant, oui, avant je prenais les bus.'



Descriptif de la personne :

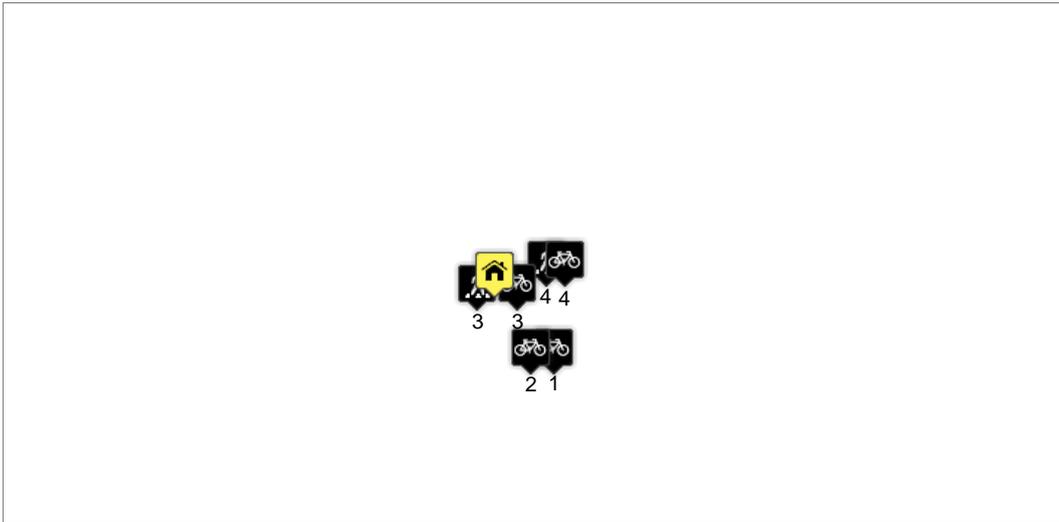
Homme de faible revenu, domicilié à Echirrolles, 28 ans, 2 personnes dans le ménage, bénévole, touche le RMI, pas de permis de conduire, propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	achats	2x/mois	vélo
2 Rue Ampère	association	5x/semaine	vélo
3 Echirrolles, parcs	promenade	4-5x/semaine	vélo
4 Leclerc à 5 min	petites courses	indéterminé	vélo

GR7

'Je fais des petits boulots à droite à gauche, des affiches, des petites choses comme ça. Ca dépend un peu de ce que j'ai'.



Descriptif de la personne :

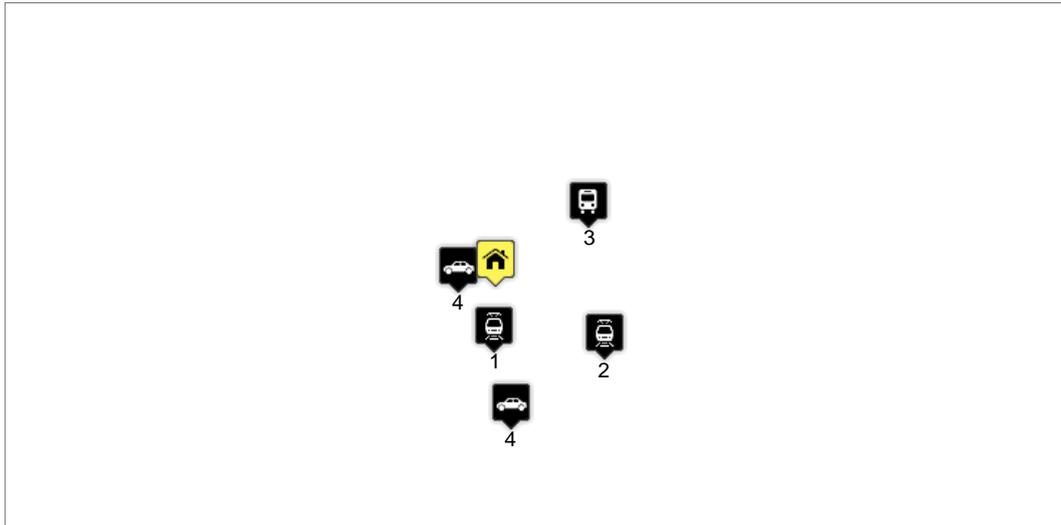
Femme de faible revenu, domiciliée à Grenoble Estacade, 33 ans, vit seule, animatrice d'art plastique, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Villeneuve	travail	2x/semaine	à pied ou vélo
2 Grand Place	courses	1x/semaine	vélo
3 Hoche, à proximité	courses, atelier d'art	3-4x/semaine	à pied ou vélo
4 Centre-ville	sport	2x/semaine	à pied ou vélo

GR10

'Et je finis à 10 heures. Après je rentre chez moi et je dors toute la journée tellement je suis fatiguée de toute la semaine'.



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domicilié à Grenoble, 36 ans, vit seule, femme de ménage, possède le permis de conduire, pas de voiture, propriétaire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Près Albert-Reynier	travail (1 ^{er})	6x/semaine	bus et tram
2 Saint-Martin-d'Hères	travail (2 ^{ème})	5x/semaine	bus et tram
3 Corenc	travail (3 ^{ème})	6x/semaine	tram et bus
4 Fontaine, Echirolles	courses		voiture

Les deux tableaux 30 et 31 résument l'ensemble des fiches individuelles et des commentaires qui précèdent, en termes de modes les plus souvent utilisés et de nombre de destinations régulières. Nous y aurons recours tout au long des analyses qualitatives.

Tableau 30 – Moyen de transport le plus souvent utilisé (en fréquence et non en distance parcourue)

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Voiture*	GE1 GE2 GE3 GE5 GE7 GE11 GE15	BE1 BE4 BE8 BE15	CF1 CF2 CF3 CF4 CF5 CF6 CF9 CF10 CF11 CF12 CF14	GR1** GR5 GR12** GR13 GR14
Transports publics	GE4 GE6 GE9 GE10 GE12	BE6 BE10 BE12 BE13 BE14	CF8** CF13	GR3 GR4 GR8 GR9 GR10 GR15
Vélo		BE2 BE3** BE5		GR2 GR6 GR7**
Marche	GE8 GE13 GE14	BE7 BE9 BE11**	CF7 CF15**	GR11

* Ou autre moyen motorisé (scooter, moto...)

** Cas mixte, dont l'utilisation d'autres modes est presque équivalente.

Tableau 31 – Nombre de destinations/activités par entretien

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
1				
2			CF13	
3	GE15	BE9	CF3	GR8 GR15
4	GE3 GE5	BE6 BE13 BE15	CF6 CF7 CF8 CF11 CF12 CF14	GR1 GR6 GR7 GR10 GR11 GR12 GR13
5	GE11 GE14	BE1 BE3 BE7 BE8 BE10 BE11 BE14	CF1 CF5 CF9	GR9 GR14
6	GE4 GE9 GE12	BE2 BE4 BE12	CF4 CF10	GR5
7	GE1 GE6 GE8 GE10 GE13	BE5	CF2 CF15	GR3
8	GE2			GR2
9				
10	GE7			GR4

Après les pratiques effectives recensées sur les quatre terrains, le point suivant s'attache à décrire la perception et la description de la vie dans chacune des agglomérations.

6.3.1. La vie dans l'agglomération

Il s'agit ici de tirer les traits essentiels de la vie dans l'agglomération des personnes interrogées, leur plaisir à s'y déplacer, leur attachement au logement ou, à une échelle plus large, au quartier ou à la région, de comprendre ce qui les amènent à s'y établir et si elles projettent d'y rester sur le long terme²¹⁴.

Le centre-ville, la vieille ville, le lac, la campagne à proximité et les paysages environnants font l'unanimité à Genève. Certains évoquent également son côté international et cosmopolite voire de mégapole, malgré sa taille raisonnable :

'Déjà c'est une ville où on a tout, on a tout à disposition, on a les avantages d'une mégapole alors qu'on est dans une ville de 500'000 habitants. Pour les études, pour les enfants et puis autrement oui, il y a des rivières, il y a le lac, il y a le jet d'eau, il y a plein de commerces, il y a plein de trucs, c'est sympa' (GE5).

Cette citation renvoie aux résultats des politiques publiques menées à Genève ces dernières décennies : une planification institutionnalisée précoce, avant les autres villes de Suisse, qui a accompagné le maintien d'une densité forte et la préservation des zones environnantes, à l'image de la ceinture verte agricole (Gallez et Maksim, 2007). La qualité de l'aménagement est mise en avant à plusieurs reprises. Ceux qui ont vécu auparavant dans des grandes villes comme Paris, Londres, Montréal ou encore près de Brasilia, apprécient cette densité dans une agglomération de taille moyenne, garantissant ainsi sa qualité de vie.

Néanmoins, les critiques se portent plus sur l'ambiance, les habitants quelque peu fermés, froids, voire arrogants. Chez les personnes âgées, c'est un sentiment de nostalgie qui revient sur une ville qui semble avoir beaucoup changé ces dernières années :

'Je ne comprends plus rien à la ville maintenant' (GE14).

L'image positive dont bénéficie Genève à propos de son centre est nuancée par un usage souvent fonctionnel, voire un évitement, et des déplacements

²¹⁴ Codes ATLAS.ti 7, 8, 9, 13, 14, 15, 28, 38, 41, 42, 44, 54 et 55.

qui gravitent pour la plupart – ou du moins en termes de fréquence – hors du centre, comme nous le verrons dans la section consacrée à la fréquentation du centre-ville.

Berne jouit également d'une image très positive auprès de nos répondants. Les paysages environnants sont précieux à leurs yeux : les montagnes, l'Aar et les nombreuses possibilités d'excursion à proximité – en particulier avec des enfants – prennent une part importante dans la qualité de vie qu'offre la région au point de négliger d'évaluer la ville même. Or, mis à part sa bonne connexion à tous les quartiers, peu d'éléments concrets de cette image positive concernent directement le centre. L'importance des zones périurbaines et rurales peut expliquer que Berne n'est jamais comparée à d'autres grandes villes comme c'est le cas de Genève. Seule une personne dit la préférer à Zurich pour son calme. Quelques critiques sont émises sur la propreté ou l'agressivité ambiante, mais qui sont plus généralement attribuées au mode de vie urbain.

*'Ich finde es ausgezeichnet, ja. Und Bern ist noch ein ganz eigenartiges Zentrum: die Topographie ändert sich in den vier Himmelsrichtungen'*²¹⁵, (BE14).

Le second aspect qui contribue à cette image est la qualité du réseau de transports publics et les accès aisés que celui-ci offre, y compris pour une personne de faible revenu qui habite à Münchenbuchsee, une commune suburbaine située aux abords nord de l'agglomération (BE7). Dans d'autres villes, ce critère apparaît plus tard, lorsqu'il est question du choix du logement et du quartier. Il n'est donc pas directement attribué à l'image positive que l'on se fait de sa ville.

Les réponses concernant Clermont-Ferrand sont plus variables. L'agglomération compte de nombreuses qualités, en particulier les alentours qui mènent directement à la campagne auvergnate (l'avantage d'habiter en banlieue, nous confient des personnes interrogées) et l'arrivée du tramway, bien plus récente que dans les autres agglomérations. Le tramway est non seulement plébiscité pour ses aspects pratiques, mais aussi pour ses effets positifs sur l'aménagement, d'un point de vue

²¹⁵ *'Je trouve cela excellent, oui. Et Berne est en plus un centre particulier : la topographie change dans toutes les quatre directions'*.

esthétique. Nous avons vu dans le chapitre consacré aux résultats des politiques publiques que les mesures d'accompagnement faisaient défaut, faute de financement. Les efforts qui ont cependant pu être réalisés sont appréciés, même si ce nouveau moyen de transport ne fait pas l'unanimité des enquêtés. Les bus en revanche ne bénéficient pas de la même image. Le calme clermontois est à la fois perçu comme un avantage, caractéristique de la ville en comparaison avec d'autres, comme Lyon ou Paris, mais également comme un inconvénient, parfois par les mêmes personnes.

'C'est une ville qui s'améliore de jour en jour je trouve. Déjà au niveau transports et au niveau aménagement' (CF2).

À l'inverse, les usines Michelin et la circulation automobile sont perçues comme polluantes. Les autres critiques s'adressent surtout à la ville-centre, qui se distingue d'autres quartiers ou communes alentours, par exemple en revendiquant une appartenance à Montferrand ou Gerzat et non Clermont-Ferrand. Cet ancrage très localisé se retrouve aussi à plusieurs reprises à Grenoble, mais pas dans les agglomérations suisses.

En effet, ce qui concerne la vie dans l'agglomération de Grenoble a tendance à être localisé dans la commune ou le quartier de résidence, plus que sur le centre-ville ou l'agglomération dans son ensemble. Genève et Berne contrastent avec les agglomérations françaises sur ce point, à l'image de cette famille monoparentale qui se réfère constamment à Genève-ville alors qu'elle est domiciliée à Douvaine, en France voisine (GE2). Nous le verrons, cela ne signifie pas pour autant systématiquement que le centre-ville est plus assidûment fréquenté ou avec plus de plaisir. Grenoble suscite beaucoup d'intérêt et les aspects négatifs sont pour ainsi dire inexistantes, mis à part quelques problèmes d'insécurité à l'échelle du quartier ou la froideur des usagers des transports publics, qui n'est pas directement liée à la ville. Le réseau de transports publics, en particulier le tramway, le centre-ville piéton, la richesse de la vie culturelle ou des activités de loisirs et les paysages de montagne environnants font ensemble son attractivité. Celle-ci est également liée aux efforts des politiques publiques dans ce sens, y compris en ce qui concerne l'urbanisme.

6.3.1.1. Les critères de choix ou de contraintes résidentiels

La crise du logement qui persiste à Genève a amené certains répondants à accepter le premier disponible, mais tous en sont plutôt satisfaits ou très satisfaits, bien que le logement soit souvent mieux évalué que le quartier même où il se situe :

‘Mais on ne choisit pas à Genève justement. Vous voulez un appartement, il faut prendre ce qu’on vous offre’ (GE12).

Les personnes situées le long du côté sud-est du lac, entre Grange-Canal et Anières, disposaient de moyens financiers suffisants pour devenir propriétaires et choisir leur emplacement. La question de l’accès aux transports est évoquée dans le choix du logement ou du quartier, qu’il s’agisse d’un accès direct à l’autoroute de contournement (GE1) ou aux transports publics, notamment pour certaines personnes âgées en prévision du moment où elles seront privées de voiture. Les connaissances dans le quartier ou la présence de membres de la famille dans les environs est relevée pour des besoins de garde d’enfants occasionnels ou de services aux personnes âgées. L’absence de services disponibles à proximité, à l’échelle du quartier, peut poser problème. C’est le cas d’une famille monoparentale qui apprécie beaucoup son logement et la vue, mais qui regrette de n’avoir accès à aucun commerce ou service, ce qui peut expliquer son usage presque exclusif de la voiture :

‘Je trouve que c’est un quartier mort, il n’y a rien. (...) Dans cette grande tour, il y a une espèce de centre commercial fantôme comme on l’appelle. (...) Donc voilà, je ne suis pas là pour le quartier’ (GE3).

À Berne, sans grande surprise, nous ne retrouvons rien de comparable en termes de pression foncière. Ceux qui n’ont pas eu le choix de leur logement ou de leur quartier étaient avant tout limités financièrement. Chez ces personnes, l’attachement au logement est moindre et le déménagement envisageable. Les relations sociales de voisinage apparaissent plus souvent comme critère d’attachement au quartier que la proximité de la famille, comme nous l’avons vu à Genève par exemple. L’accès aux transports publics revêt aussi un poids important, bien qu’une personne se plaigne des désagréments de les avoir devant son immeuble :

'Von der Lage her ist es nicht sehr optimal, dieser Scheiss-Verkehr. Aber das ändert sich dann. Wenn das Tram kommt, dann ist der Bus nicht mehr. Und der Bus ist schon extrem, oder'²¹⁶, (BE6).

À Clermont-Ferrand, beaucoup semblent avoir eu le choix de leur logement, mais avant tout du quartier. Le prix est un critère qui pèse dans ce choix, et qui concerne essentiellement les personnes de faible revenu. Les personnes âgées et les familles monoparentales ont pour la plupart pu opérer ce choix, en fonction des relations familiales à proximité ou de leur propre ancrage dans le quartier, depuis l'enfance. Cet ancrage joue un rôle dans l'attachement que l'on éprouve pour le quartier :

'Non je ne suis pas attachée à ce quartier, mes parents habitent Gerzat, je suis de Gerzat' (CF4).

'Non, pas spécialement. Je n'ai pas vécu dans ce coin-là donc c'est pour ça que je ne connais pas trop' (CF9).

Nous ne disposons en revanche pas d'éléments sur l'importance des transports dans le choix résidentiel, qui a été très peu évoqué et ne semble pas jouer un rôle déterminant, moins que les relations sociales dans le quartier ou l'accès aux aménités. Cet accès ne concerne pas spécialement le centre, mais en particulier des services de types médecins, ou de grandes surfaces pour les achats, situés en périphérie, comme le montre l'exemple suivant, sachant que la personnes n'est pas personnellement motorisée, ni ne possède le permis de conduire :

'Moi je ne suis pas au centre-ville, je suis à l'extérieur donc j'ai accès à tout' (CF6).

À Grenoble, ce sont surtout les personnes de faible revenu qui n'ont pu choisir leur logement, ni même le quartier. Les logements sociaux dont certains bénéficient ne sont pas positionnés de manière optimale en termes d'accessibilité et se situent en périphérie, où souvent seule la combinaison de plusieurs modes de transport est envisageable pour se déplacer. Le seul à mentionner le tram comme critère de choix dans le quartier réalise tous ses déplacements en voiture. La notion de motilité

²¹⁶ *'Par rapport à la situation, ce n'est pas très optimal, cette circulation de merde. Mais ça va changer. Quand le tram viendra, il n'y aura plus de bus. Et le bus est assez extrême, n'est-ce pas'.*

(Kaufmann 2002) nous permet de comprendre cette apparente contradiction, lorsque l'on considère la mobilité comme un potentiel. L'accès existe, en cas de besoin, mais n'est pas utilisé pour autant.

6.3.1.2. Les alternatives résidentielles en situation de choix

Les alternatives possibles et souhaitées de lieux de résidence en situation de choix sont extrêmement variables à Genève. De nombreuses grandes villes à l'étranger ont été évoquées, ou ailleurs en Suisse. Aucun quartier ne se démarque, mais certaines personnes pourraient envisager de vivre en zone à plus faible densité comme La Plaine ou Avully. À nouveau, la densité de Genève est évoquée, mais de manière indirecte : une famille monoparentale considère les Eaux-Vives, un quartier pourtant central, comme un quartier de bord de ville qui pourrait être privilégié pour sa verdure et ses parcs (GE5).

Les caractéristiques de chacune des agglomérations se retrouvent à nouveau dans le cas des choix résidentiels des personnes interrogées à Berne. Une personne souhaiterait habiter en ville, parmi d'autres choix, alors qu'au contraire nombreux sont ceux qui souhaiteraient en sortir et habiter en zone périurbaine, voire dans les zones rurales ou de montagne du canton : Riggisberg, Fultigen, Schwarzenburg, Emmental. Dans l'agglomération, il n'y a pas non plus de quartier qui se démarque des autres : Monbijou, Köniz, Ostermundigen. En Suisse, seuls les Grisons sont cités, ainsi qu'une seule ville, Fribourg. Enfin, plus loin encore, les Canaries, l'Afrique ou le Canada.

Les Clermontois plébiscitent leur région et ne souhaitent pas la quitter, pour la grande majorité. Aucun lieu à l'étranger n'a par ailleurs été cité. Entre des régions de France comme la Corrèze et la Dordogne (même personne, CF6), et ce retraité qui habiterait volontiers au centre-ville, près de Jaude, aucun quartier ne se démarque, seules les communes de Royat et Chamalières sont citées par la même personne, d'autres n'iront pas plus loin que l'Auvergne.

Lorsque les Grenoblois s'expriment sur les alternatives à leur lieu de résidence, à l'étranger, seule la Suisse est considérée une fois, et en France les villes de Lyon et Paris. À Grenoble même, aucun quartier ne se

démarque non plus entre l'Île Verte, les Eaux Claires, Seyssinet, Vigny-Musset, Echiroles ou Meylan.

6.3.1.3. *Le plaisir à se déplacer*

La vie dans l'agglomération est aussi faite du plaisir ou non que l'on peut avoir à s'y déplacer. Sans doute du fait que tous connaissent bien leurs trajets et savent en éviter, dans la mesure du possible, les désagréments, Genève n'incommoder pas particulièrement la mobilité quotidienne, même si cela ne signifie en aucun cas que les personnes interrogées ne rencontrent pas de difficultés dans ce domaine, comme nous le verrons plus tard. Ce constat peut être lié à la volonté politique de ces dernières décennies de privilégier une double accessibilité, aussi bien en voiture qu'en transports publics. L'accès au centre-ville en voiture n'est toutefois pas aisé pour tous, en raison des problèmes de stationnement et de congestion. Ce plaisir relatif à se déplacer doit être nuancé par le fait qu'il se justifie essentiellement dans l'usage des modes dont les personnes disposent : le plaisir de conduire pour ceux qui disposent d'une voiture, et la qualité du réseau en général pour ceux qui ont recours aux transports publics ; l'un d'entre eux considérerait d'ailleurs ses déplacements comme une corvée s'il devait les réaliser en voiture (GE6).

Le plaisir à se déplacer à Berne est étroitement lié à l'utilisation des transports publics, mais également du vélo²¹⁷. Les automobilistes s'expriment peu à ce propos, cependant ils sont aussi peu nombreux parmi les 15 enquêtés (4). Une seule personne dit éprouver du plaisir à se déplacer alors qu'elle utilise tous les modes, selon les occasions, y compris la voiture et la moto. C'est précisément la variété dont elle dispose qui la conduit à ce constat : en fonction des moments et des destinations, elle privilégiera un moyen plutôt qu'un autre.

Le tram de Clermont-Ferrand vient soutenir l'usage de la voiture dans le plaisir à se déplacer. Malgré la grande majorité des répondants qui utilise essentiellement voire exclusivement la voiture, le tramway vient à l'occasion faciliter les déplacements lorsqu'il s'agit de se rendre au centre-

²¹⁷ Alors que nous verrons, en identifiant les difficultés, que l'usage du vélo pose problème à Berne.

ville et compense le problème du stationnement, qui devient progressivement payant. Tous ceux qui ont affirmé aimer se déplacer dans l'agglomération sont des automobilistes (conducteurs), bien que cela puisse être vécu comme une obligation :

'En fait, le plus dur c'est vraiment, comme on est obligé de prendre la voiture en règle générale, trouver une place' (CF5).

Les problèmes de congestion ne viennent pas contredire cet état de fait et certains décrivent le plaisir lié à la conduite, malgré des moyens financiers limités :

'J'adore ça ! Enfin en voiture surtout. En voiture, comme il n'y a pas si longtemps que le moral n'allait pas fort, je prenais ma voiture et j'allais me balader. (...) Je mets la musique, je pense à autre chose, tout va mieux' (CF5).

Cet aspect doit aussi être considéré en lien avec les politiques qui y ont été menées, la culture automobile y est ancrée et la seule ligne de tramway alors existante ne permettait pas encore de modifier les habitudes de mobilité.

Le plaisir lié aux déplacements se porte avant tout sur l'utilisation du tramway à Grenoble. Ceux qui y ont accès l'associent à des moments agréables, liés aux balades en ville ou alentours. À l'inverse, les personnes qui n'ont d'autre alternative que de combiner plusieurs bus pour se déplacer de périphérie – où ils habitent – en périphérie – où ils se rendent par exemple pour le travail – souffrent des temps d'attente et des ruptures qui rendent les trajets complexes. Ce constat renvoie, encore une fois, à la double trajectoire grenobloise. D'une part, le centre-ville qui a été rendu piéton et dans lequel les transports publics et les aménagements se sont considérablement développés ; d'autre part, la périphérie de l'agglomération, où l'on est contraint d'utiliser des bus et où la voiture continue son développement, en parallèle.

‘On est gâté en tram, on va ci, on va là...surtout que je ne paie pas le tram, vous comprenez, on a des horaires à respecter, mais pas les dimanches’ (GR13)²¹⁸.

6.3.2. Les difficultés de mobilité spécifiques à chaque agglomération²¹⁹

Dans ce chapitre, nous avons identifié les difficultés, appréhensions et blocages que les personnes interrogées rencontrent régulièrement lors de leurs déplacements, au sein de l’agglomération. Par identifier, nous entendons relever toutes les informations relatives aux divers obstacles de mobilité auxquels se confrontent les usagers de la ville et non pas uniquement les récurrences évidentes. Il s’agit de répondre à la question : quel type d’obstacle peut-on rencontrer ? Et non : quels sont les obstacles les plus courants, que tous ou presque rencontrent ? Néanmoins, nous précisons si l’une d’entre elles n’a été mentionnée qu’une fois. Ce n’est donc pas toujours une question de fréquence du phénomène, comme l’explique Becker (2003) à propos de ce qu’il nomme des ‘quasi-statistiques’ en recherche qualitative. Le cas de l’identification des difficultés de mobilité est en revanche plus une question d’apparition du phénomène, et non pas de l’importance de sa fréquence. Toutefois, si cette dernière devait être évidente, nous le soulignerons²²⁰.

Dans cette approche, nous ne relevons pas les difficultés liées de manière directe au handicap de groupe, si elles n’ont aucun rapport avec les possibilités offertes par la ville en question : par exemple, si une personne âgée nous parle de ses soucis cardiaques et de sa difficulté à marcher en montée, nous n’en tiendrons pas rigueur²²¹. En revanche, si elle déplore l’absence d’accessibilité aux transports publics à une distance raisonnable, compte tenu de cette même difficulté, elle entrera dans l’analyse, ceci pour garder le lien avec la matérialisation et les effets des politiques publiques

²¹⁸ Les personnes âgées bénéficient à Grenoble de la gratuité des transports publics en-dehors des horaires de pointe.

²¹⁹ Codes ATLAS.ti : 5, 16, 19, 24, 28, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 45, 46.

²²⁰ Jean-Claude Kaufmann (2007) nous parle de la régularité et la récurrence de certaines expressions, et de leur force sociale, en ceci qu’elles circulent de bouche en bouche.

²²¹ Une brève analyse par groupe des données qualitatives et quantitatives a, de plus, déjà été réalisée précédemment.

identifiés auparavant. Au fil du texte, si les difficultés se retrouvent entre agglomérations et que leurs origines sont similaires, nous les expliciterons plus brièvement pour éviter les répétitions. Pour faciliter la lecture, toutes les difficultés identifiées sont regroupées par mode de transport. À la fin de chaque mode, un tableau vient synthétiser les résultats.

6.3.2.1. Les difficultés liées à l'usage de l'automobile

(1) L'absence de la voiture :

L'une des difficultés identifiées à Genève est l'absence de la voiture. Il est parfaitement possible de réaliser ses propres déplacements en transports publics ou à pied sans problème particulier et de rencontrer des difficultés liées à un autre mode que celui dont on fait le plus souvent usage, par son absence. GE10 représente très bien ce type de cas, il se déplace aisément à Genève, y compris en-dehors de la ville et sans éprouver de difficulté particulière, mais préfère se rendre en voiture au centre avec un ami qui en possède une et affirme :

'Oui, mais nous sommes obligés d'avoir une voiture' (GE10)²²².

Cet autre exemple illustre à quel point certains se sentent limités dans leur mobilité sans voiture :

'Ça fait déjà 3 ans maintenant que je n'ai plus de voiture. La première année, j'ai trouvé ça drôle, je me suis dit tiens je n'ai plus de voiture, c'est marrant, je prends les transports publics, c'est marrant, je n'ai plus de souci à me faire pour le parking, etc. Mais maintenant, je trouve vraiment si je fais le point, ça m'a diminué de moitié' (GE12).

Grenoble se démarque aussi par le nombre de personnes qui s'estiment privées de voiture et qui considèrent son absence comme un passage provisoire. Dans la plupart des cas, l'achat d'une voiture est envisagé à l'avenir, et constitue un projet personnel, notamment dans le but de réduire la complexité des trajets réalisés jusque-là en transports publics.

²²² Ce type de déclaration renvoie à la notion 'd'histoires structurelles' de Freudendal-Pedersen (2007 et 2009).

(2) La densité du trafic :

Genève est réputée pour son trafic très dense, avec le taux de motorisation le plus élevé de Suisse, et ce problème est très présent dans les entretiens, y compris chez les personnes qui ne possèdent pas de voiture. Le trafic frontalier et les heures de pointes créent des tensions accrues en termes de congestion. Le goulet d'étranglement de Chêne Bourg, par exemple, est très concerné par ces deux tensions :

'A mon avis, Genève est complètement débordée par son nombre de voitures, c'est un engorgement perpétuel. Je crois qu'on ne peut rien faire' (GE11).

Cette densité impose une concentration accrue et diminue le plaisir de conduite, notamment en ne permettant plus d'observer le paysage à l'extérieur. Elle est particulièrement crainte sur le pont du Mont-Blanc :

'Heureusement que je ne travaille pas après le pont du Mont-Blanc, ça c'est vraiment horrible. On peut presque choisir son lieu de travail en fonction de traverser ou ne pas traverser le Mont-Blanc' (GE2).

Avec sa densité urbaine très élevée et une congestion du trafic récurrente, Genève subit les conséquences du moindre incident, même s'il se produit hors de l'agglomération :

'Enfin c'est toujours bouchonné, il y a un camion qui se renverse à Annecy, ça bouchonne à Genève' (GE3).

À Berne également, cette densité accrue impose une attention de tous les instants. Une personne âgée se rappelle de la situation dans les années 1960, lorsque son mari avait obtenu son permis de conduire. Elle affirme qu'il n'était pas nécessaire de porter une telle attention aux autres automobilistes, grâce à une meilleure fluidité (BE12). L'image très positive dont bénéficie Berne en termes de circulation demeure fragile en raison de la difficulté à contenir la croissance automobile, les entretiens avec les acteurs locaux nous l'ont montré. En effet, certains interlocuteurs font état de l'intensité du trafic :

'Aber diesen täglichen Verkehr, das finde ich wahnsinnig'²²³ (BE7).

²²³ *Mais cette circulation quotidienne, je trouve ça fou.*

À Clermont-Ferrand, plusieurs personnes font état d'une densité de circulation croissante et une place insuffisante consacrée aux voitures pour y remédier.

'Il n'est pas fait pour autant de voitures. On y rencontre des embouteillages. (...) Il y a une heure le matin et une heure et demie le soir où il faudrait beaucoup plus de place pour circuler (CF12).

'Ah maintenant, il y a plus d'embouteillages qu'avant. Plus ça va, plus il y a du monde' (CF13).

Beaucoup cependant acceptent relativement bien les problèmes de congestion du fait que les alternatives proposées ne sont pas assez attractives à leurs yeux.

'On se plaint quand on a une demi-heure de bouchons et encore, une demi-heure ce sont de gros bouchons' (CF2).

Cette circulation croissante apparaît enfin aussi à Grenoble et provoque des appréhensions menant certaines personnes à renoncer à des trajets spécifiques, pour ces raisons.

'On ne peut pas suivre l'évolution de la circulation telle qu'elle est maintenant. (...) Ah ben non, ce n'est pas possible. En voiture, ce n'est plus possible. Les banlieues ont tellement évolué. Avant, on y allait les yeux fermés, mais maintenant, c'est terminé' (GR11).

Ces remarques rappellent encore les résultats des politiques grenobloises, à savoir la continuation du développement automobile en parallèle à une politique au centre visant à sa restriction.

'Ça devient de plus en plus infernal de circuler maintenant, partout il y a une extension de la circulation (...) Nous c'est pareil, quand on revient de la campagne, il y a des bouchons qui montent très haut aux heures de pointe. Entre 8h et 9h, vous êtes sûr d'en avoir pour 30 minutes, 30 minutes pour faire ce qui prend normalement 5-10 minutes' (GR12).

(3) L'absence de stationnement en surface ou le coût du stationnement souterrain en ville

La question du stationnement revient fréquemment à l'ordre du jour des difficultés rencontrées par les automobilistes genevois. C'est avant tout l'absence de stationnement libre en surface et au centre-ville qui pose problème, d'autant plus qu'une place de ce type ne peut être occupée que pour une durée très limitée.

'Peut-être qu'ils ont trop privilégié le bus et puis trop restreint les places de parking' (GE5).

La limitation de la durée de stationnement et la disparition progressive des zones non payantes et non limitées est perçue comme une mesure exagérée, et qui n'est pas à même de répondre aux préoccupations environnementales :

'C'est un peu fort comme découragement je pense, ils auraient pu laisser quelques zones où les gens peuvent laisser leur voiture. Parce que ça pollue aussi les gens qui bougent tout le temps, qui partent changer la voiture d'un endroit à l'autre' (GE8).

Berne a été pionnière dans la restriction du stationnement au centre. C'est une mesure qui est dans l'ensemble bien acceptée, bien que le nombre de places disponibles en ville semble trop restreint. La difficulté de stationner vient gâcher le plaisir d'utiliser la voiture, tout comme les tarifs exorbitants des parkings souterrains à proximité de la gare centrale, qui font pencher pour un autre mode de déplacement. Même pour une personne handicapée, stationner au centre-ville devient problématique : les places qui leur étaient attribuées disparaissent elles aussi progressivement.

Le stationnement au centre-ville de Clermont-Ferrand devient progressivement payant au fil des années et rend les accès difficiles aux automobilistes, qui y sont majoritaires. Faute d'alternative encore suffisante en transports collectifs et d'un réseau de tramway encore naissant, cette mesure est mal vécue par des personnes habituées à la gratuité et à la disponibilité des places et conduit parfois à renoncer de s'y rendre. Il en va de même avec les limitations du temps de stationnement.

À Grenoble, la politique du centre-ville de restriction de l'automobile a pour conséquence la baisse du stationnement disponible, ou un coût qui n'est plus supportable.

'Par contre au centre-ville, je ne sais pas. Parce que comme je fais une heure, si je dois payer le parking...si je le paie, ce n'est pas la peine de travailler. Je ne vais travailler que pour payer le parking, il vaudrait mieux arrêter. Parce que j'y ai pensé, mais je me suis dit qu'il faut que je cherche s'il y a des parkings autour qui ne soient pas payants. Si je ne trouve pas, c'est obligé que je démissionne, je ne vais pas travailler pour payer le parking' (GR10).

(4) La complexité de la signalisation routière

À Genève, la seule frontalière vient travailler quotidiennement au centre-ville, en voiture puis en bus. Elle soulève la question de la différence des normes de circulation de part et d'autre de la frontière, qui l'a soumise à un temps d'adaptation à la signalisation suisse. Pour les autres, les sens uniques ou les feux compliquent leurs trajets en voiture à destination du centre.

Il n'y a pas que dans la différence entre systèmes que la signalisation crée des difficultés, mais aussi en raison de l'extrême complexité de celle-ci, comme c'est le cas à Berne. L'attention particulière portée à la sécurité des réseaux²²⁴, aussi bien cyclistes qu'automobiles, semble entrer en contradiction avec l'incompréhension du système de feux ou de bifurcation.

À Clermont-Ferrand, la combinaison d'un système de signalisation complexe, en particulier des feux, avec l'arrivée du tramway, complique les trajets en voiture. L'arrivée récente de ce moyen de transport par rapport aux autres villes peut expliquer qu'un temps d'adaptation à cette cohabitation s'impose.

'Parce que j'ai repéré mon parcours, à part qu'il y a de plus en plus de feux. J'ai peur de laisser passer le tram. Ça m'impressionne. J'ai remarqué que les feux changent très vite. Au moment où ils changent, le

²²⁴ Mais qui ne garantit pas le sentiment de sécurité éprouvé à vélo à Berne, au contraire.

tram n'est pas loin. Je trouve ça très impressionnant (...) C'est que je ne suis pas habituée, il faut une certaine habitude' (CF10).

Les ronds-points ne sont pas précisément des objets de signalisation, mais ils posent le même problème, par leur multiplication ces dernières années :

'Non, maintenant il y a trop de ronds-points. Enfin si j'avais quelqu'un à côté de moi, peut-être que je le ferais, mais toute seule non (CF14)'

(5) L'accessibilité limitée au centre-ville

L'accès difficile au centre-ville est évoqué à Berne, non pas pour des raisons de congestion, mais de restriction de cet accès en automobile. Cependant, nous ne pouvons le considérer comme une difficulté à part entière étant donné que les alternatives existent :

'Es fährt doch fast niemand mehr gerne mit dem Auto in die Stadt. Sie lassen die Autos doch immer ausserhalb²²⁵' (BE12).

À Clermont-Ferrand, c'est la circulation qui fait obstacle à l'accès au centre-ville, certains le vivent comme une difficulté évidente, et réduisent les occasions de s'y rendre :

'Parce que j'ai peur d'avoir un accident. Il y a tellement de circulation' (CF14).

L'extrait suivant nous renvoie au décalage entre les mesures qui commencent à se développer à l'encontre de la voiture et un réseau de transports publics – le tramway – qui en est encore à ses débuts :

'Mais en voiture, ils essaient de limiter les voitures au centre, donc les routes, ce sont beaucoup des une-voie maintenant, c'est...ça va être pénible' (CF2).

Les mesures de restriction de l'automobile au centre font effet à Grenoble. Rares sont ceux qui osent s'y aventurer avec ce moyen de transport. Même ceux qui utilisent exclusivement leur voiture pour tous les autres trajets considèrent cette destination comme quasiment impossible.

²²⁵ *'Il n'y a presque plus personne qui va volontiers en ville en voiture. Ils laissent donc les voitures toujours en-dehors'.*

Tableau 32 – Difficultés liées à l'usage de la voiture²²⁶

	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
(1) Absence voiture	+			++
(2) Densité trafic	++	+		+
(3) Stationnement	++	+	++	+
(4) Signalisation	+	+	+	
(5) Accessibilité centre		+	+	+

6.3.2.2. Les difficultés liées à l'usage des transports publics

(1) Le temps de trajet et l'attente en transports publics

À Genève, une personne associe l'usage des transports publics à une perte de temps. Ce n'est souvent pas le cas pour la voiture, pourtant associée aux problèmes de densité de trafic et ce, même dans certains cas où le trajet prend plus de temps qu'à pied ou en transports publics. Cette attente peut s'avérer encore plus pénible s'il faut changer de bus ou de tramway, notamment lorsque les arrêts ne sont pas équipés de bancs ou lorsque l'on est contraint à des horaires serrés.

'Avant il y avait le bus qui nous amenait directement à la gare, ça prenait 20 minutes. Et maintenant on prend le bus et on descend aux Avanchets, ça prend 15 minutes puis 15 minutes, alors 30 minutes' (GE4).

L'utilisation des transports publics à Berne est aussi associée à des trajets plus longs qu'en voiture. Cette durée supplémentaire est toutefois mieux vécue en faisant recours à une planification accrue de ses déplacements. En périphérie cependant, lorsque seuls les cars postaux sont disponibles, la voiture permet de réduire significativement le temps de déplacement.

²²⁶ + Le cas apparaît à plusieurs reprises, sans toutefois entraver particulièrement la mobilité quotidienne des personnes concernées.

++ Le cas est récurrent et/ou, de surcroît, se démarque des autres agglomérations qui ont déjà + du fait que la difficulté en question pose vraiment problème dans la mobilité quotidienne des personnes concernées, en l'entravant.

Cette évaluation est identique pour les tableaux suivants.

À Clermont-Ferrand, les temps de trajets peuvent s'allonger drastiquement en cas de connexions difficiles en transports publics, c'est le cas notamment avec le système de bus, mais surtout de cars :

'Il faut passer 2 heures de trajet, c'est un truc insupportable' (CF10).

En outre, les mauvaises correspondances sont à l'origine de temps d'attente qui sont très mal acceptés par les usagers et qui constituent un frein auprès des automobilistes :

'Elle ne correspond pas toujours. S'il faut prendre deux cars, avec deux attentes, on met facilement trois fois plus de temps qu'en voiture' (CF12).

À Grenoble, les temps d'attente entre deux bus rendent les trajets de banlieue à banlieue extrêmement pénibles. L'exemple ci-dessous l'illustre parfaitement, pour un trajet effectif de seulement 5 minutes. Ce problème concerne en priorité les personnes domiciliées hors du centre et sans accès à l'automobile :

'Alors je peux finir à 19h45 et le bus qui vient après, il vient à 20h. Alors donc je peux attendre 15 minutes à peu près à l'arrêt pour pouvoir rentrer. Ça aurait été le contraire si j'avais un véhicule. J'aurais 5 minutes pour rentrer chez moi en fait. Mais comme il faut attendre le bus et que chaque 15 minutes il y a un bus, donc...ça me prend 20 minutes pour rentrer à la maison quand je finis le boulot' (GR3).

(2) Le coût élevé des transports publics

Le coût des transports publics à Genève, ressenti, explique en partie pourquoi des automobilistes qui souffrent du prix du parking souterrain en ville n'y voient pas d'alternative crédible. Dans les faits, il est moindre par rapport à un trajet en voiture au centre, si l'on tient compte du stationnement, de l'entretien et de l'essence. Mais le coût immédiat, c'est-à-dire la somme à déboursier sur le moment, semble faire blocage pour une remise en question du mode de déplacement. C'est le cas également à Berne, où les tarifs peuvent à la limite se justifier en tramway, contrairement au bus qui offre moins de confort pour le même prix, et souvent aucune place assise :

‘Entre dépenser 3 francs et quelques pour aller au cinéma à la gare et puis 3 francs et quelque pour revenir, plus le billet de cinéma, je prends ma voiture, souvent c’est le soir, les parkings sont gratuits, et même si je me mets au parking de la gare, ça va me coûter moins cher que de prendre le bus, donc pour finir je ne réfléchis même pas, je prends ma voiture’ (GE5).

Une personne de faible revenu nous explique à ce propos que le plein d’essence représente un prix global, ce qui implique ensuite que la voiture n’est pas payante pendant son utilisation.

Le problème que cette remarque soulève est que peu considèrent l’achat d’un abonnement. Il est de surcroît difficile de comprendre précisément dans quelle mesure cet argument peut éventuellement servir de justification²²⁷. Par conséquent, l’addition des billets à l’unité devient insupportable financièrement :

‘Les transports publics, je trouve dommage que ça soit si cher, vraiment, oui, vraiment. Parce que par exemple mes enfants, si on va à 4, ça nous fait 6 et 6...7, 8, 9, 10...ça nous fait 12 francs et 24 francs aller-retour. Quand on calcule comme ça, des fois on se dit alors on va aller en voiture pour le même endroit’ (GE7).

‘Wenn man einzeln fährt, dann finde ich das wahnsinnig teuer, 3.60’²²⁸, (BE6).

Les empêchements dus au coût du moyen de transport concernent en premier lieu le train, considéré comme excessivement cher.

Le coût élevé des transports publics est aussi valable pour Clermont-Ferrand, mais la ville offre la quasi gratuité des abonnements aux personnes de faibles revenus, ce qui fait que certains de nos répondants ne sont pas directement concernés par cette question.

À Grenoble, l’argument du coût des transports publics persiste, y compris chez une cycliste, qui n’a donc a priori pas de raison de justifier le fait qu’elle ne les prenne pas, par comparaison des coûts.

²²⁷ À nouveau, la notion ‘d’histoires structurelles’ de Freudendal-Pedersen (2007 et 2009) peut expliquer le recours à ce type d’arguments.

²²⁸ *‘Quand on se déplace seul, je trouve fou à quel point c’est cher, 3.60’.*

'Par mon employeur, j'avais une participation à l'abonnement, mais je trouvais que ça restait toujours horriblement cher, même si j'avais tous les trajets tous les jours' (GR2).

(3) La distance à parcourir jusqu'à un arrêt de transports publics

Dans certains cas à Genève, la personne interrogée doit parcourir une distance considérable avant le premier arrêt de tramway, seul moyen de transport qui la mène directement au centre-ville. De fait, elle choisira volontiers de s'y rendre à pied et de ne faire que le retour en tramway. Cette distance pèse lourd dans le choix du mode de transport : lorsqu'il s'agit d'aller au cinéma au dernier moment ou de répondre à un imprévu, les 500 mètres à parcourir avant à pied peuvent faire pencher pour la voiture, ce qui est envisageable pour une activité privée, moins pour se rendre sur son lieu de travail au quotidien. Ce n'est pas tant l'accessibilité des transports publics en général qui pose problème à Genève, mais d'un mode en particulier. En principe, ce sont les lignes de tramway qui mènent directement et de façon plus confortable au centre. Mais ce constat n'est pas particulier à Genève et rappelle combien l'évaluation personnelle des transports publics varie selon que l'on ait le tramway ou le bus à disposition.

Deux personnes interrogées à Berne nous parlent du problème inverse de la distance à parcourir, lorsque les transports publics ne sont pas à même de les mener exactement à destination et qu'il faut encore ajouter une portion de trajet à pied.

À Clermont-Ferrand, la distance à parcourir pour atteindre un moyen de transport public constitue aussi un handicap qui empêche d'envisager d'en faire une utilisation quotidienne, par exemple pour se rendre sur son lieu de travail. Une habitante de Beaumont nous l'explique :

'Par contre, quand il revient, il dépose un peu plus loin, il y a plus à marcher. Là il y a 500-600 mètres, là-bas, il doit y avoir 1 kilomètre, un bon kilomètre cinq' (CF10).

Néanmoins, si cette même personne avait un emploi au centre-ville, elle changerait probablement de mode. Dans sa situation actuelle, le déplacement de banlieue à banlieue ne peut se réaliser qu'en voiture.

D'autres exemples viennent renforcer ce problème :

'Parce que je ne peux pas prendre l'autobus. En plus de ça l'autobus il s'arrête aux Salins, il faut traverser pour aller prendre le tramway, vous parlez d'un problème ! Ce n'est pas facile' (CF14).

À Grenoble également, les distances au prochain arrêt ne sont pas négligeables selon le lieu de résidence, notamment en banlieue.

'Et puis c'est loin pour les prendre, l'arrêt n'est pas tout proche (GR14).

(4) La promiscuité dans les transports publics et leur surcharge aux heures de pointe

L'abandon de la 'capsule domestique' qu'est la voiture, pour reprendre les termes de Urry²²⁹ dès lors que l'on monte à bord d'un bus ou d'un tramway, peut être vécu de façon plus ou moins pénible, soit parce que les véhicules sont surchargés en heures de pointe, soit simplement parce que le contact étroit avec les autres usagers vient gâcher le trajet. À noter que ce dernier aspect peut dans d'autres cas représenter un avantage.

'Mais quand je voyais des trams bondés, j'étais un peu désespérée. Je me disais mince, ils sont tellement grands et ils n'arrivent encore pas à en mettre assez. J'étais d'accord de faire les transports publics, mais quand tu ne peux pas monter avec des enfants, c'est quand même dommage' (GE7).

À Berne aussi, la promiscuité favorise l'intolérance à certains comportements considérés comme du vandalisme, bien que mineur (par exemple, le fait de poser les pieds sur les sièges).

La surcharge des rames apparaît à Berne, mais plus souvent à propos des lignes nationales :

'Ja, jetzt sprechen wir von der SBB. Bei den S-Zügen, also wenn ich gehe, dann ist das weniger der Fall, dann hat man immer wunderbar Platz, dünkt mich'²³⁰ (BE12).

²²⁹ Voir Urry (2006), *Inhabiting the Car*.

²³⁰ *'Oui, là nous parlons des CFF. Avec les trains RER, enfin quand je les prends, alors c'est moins le cas, là on a toujours de la place comme il faut, il me semble'.*

Certaines lignes de bus semblent atteindre leur capacité en termes de surcharge d'usagers, malgré des fréquences toutes les trois minutes.

Le tram clermontois est, en dépit des oppositions du début, victime de son succès. Le nombre de passagers aux heures de pointe peut s'avérer très incommodant.

'Quand je vais chez mon amie, je reste le plus tard possible, jusqu'à 18h00. Et là, c'est le grand rush. Lundi, le tram était plein, on n'a pas pu monter. On a attendu celui d'après, car il y en a souvent' (CF15).

Les mêmes remarques sur la promiscuité aux heures de pointe valent pour Grenoble.

'Le tram A, le nôtre il y a encore pas trop, le tram C, mais le tram A quand vous le prenez il est toujours archi plein. Pour avoir des places assises, ce n'est pas évident' (GR14).

(5) Les ruptures de charge et les connexions lacunaires

S'il faut changer de bus, de tramway ou passer de l'un à l'autre pour un même trajet, celui-ci peut considérablement s'allonger. S'ensuit un sentiment de perte de temps, y compris par des personnes qui ne sont pas ou plus concernées par une activité professionnelle ou des horaires contraignants. Ce problème touche plusieurs personnes à Genève, dont des familles monoparentales qui ne peuvent pas considérer prendre plusieurs bus pour emmener leurs enfants à l'école, avant d'aller travailler :

'Oui, par exemple si je veux aller à Balexert en bus, je prends le sac de montagne et la tente. C'est le pire cauchemar. (...) Mais ce n'est pas que c'est mal desservi, c'est que c'est décentré' (GE2).

'Changer de moyen de transports, alors je ne sais pas dans les autres villes, je n'en sais rien, mais Genève, c'est la catastrophe. Si vous prenez le bus qui vous amène du point A au point B, vous n'avez pas besoin de changer, ça va. Mais si vous devez changer, vous doublez le temps de trajet' (GE3).

Un trajet plus long ou qui implique des détours apparaît alors comme étant plus avantageux qu'un trajet plus rapide, mais avec changement, en raison de l'attente que cela implique :

'Parce que le même endroit avec changement de bus ou sans changement de bus, c'est finalement presque plus rapide même quand c'est long en trajet, c'est plus rapide des fois un seul bus quand même. Parce qu'il n'y a déjà pas le temps d'attente entre deux' (GE6).

L'excellente perception du réseau de transports en commun bernois n'empêche pas pour autant de rencontrer des problèmes de connexion. Au moment des entretiens, les habitants de Köniz étaient reliés à la gare centrale par une ligne de RER, mais sa connexion au réseau national faisait défaut, les trains arrivant systématiquement quelques minutes après le départ des grandes lignes. Mais ce ne sont pas les seuls, d'autres déplorent des temps d'attente d'une demi-heure à la gare de Berne pour monter à bord d'une grande ligne. Ce problème a pu être réglé par une adaptation des horaires, mais a eu auparavant une influence sur le choix modal, en faveur du bus.

De plus, l'arrivée progressive de nouvelles lignes de tramway semble se faire au détriment des lignes directes de bus, amenées à disparaître. Ainsi, le réseau de transports publics se développe, mais se complexifie par la même occasion. Le confort supplémentaire apporté par le tramway pourrait être fragilisé par cet aspect.

En plein centre, selon les connexions, on peut être contraint de traverser la cohue de la gare aux heures de pointe.

À Clermont-Ferrand, la question des ruptures de charge s'avère problématique dans bien des cas, puisqu'elles impliquent des temps d'attente considérables, des connexions parfois inexistantes ou chaotiques et des distances supplémentaires à parcourir à pied.

'Le tramway ne dessert pas tout Clermont. S'il faut reprendre un autobus après, plus les temps d'attente... S'il faut rester debout, cette solution est pénible' (CF12).

À Grenoble, certains déplorent les changements de tramway qu'ils doivent réaliser pour leurs trajets, mais les connexions entre bus, en banlieue, sont beaucoup plus problématiques :

'Du coup, comme je l'ai loupé, j'attends une demi-heure l'autre. Donc voilà pourquoi j'arrive à 18h30. C'est un truc de fou. Et là c'est vrai que la correspondance, c'est mal fait' (GR9).

'Les correspondances, ça n'existe pas, je ne comprends pas comment on peut appeler une correspondance quand il n'y en a pas' (GR9).

(6) Les informations sur les véhicules de transports publics

À Genève, deux personnes ont soulevé le problème des informations sur les véhicules, parfois peu visibles et prêtant à confusion, ce qui conduit à un sentiment d'anxiété à l'arrivée du tramway. C'est le cas de la route de Chêne où circulent depuis quelques années plusieurs lignes qui mènent toutes au centre, mais qui se séparent par la suite et avec une fréquence importante aux heures de pointe.

(7) La variation fréquente des horaires de transports publics

À Genève, les nombreux types d'horaires, pour les petites vacances, grandes vacances, jours fériés, semaine ou week-end, portent à confusion et ne les rend plus fiables. Certains ne les utilisent même plus pour cette raison et se montrent extrêmement critiques à ce propos :

'Je ne sais pas moi, les gens sont complètement amorphes, parce que ça fait quand même 6 mois, 8 mois qu'il est parti. Pourquoi on n'a pas remis les cadences d'horaires sur ce qui se passe chez nous ?' (CE12).

'Oui, mais entre l'horaire, samedi, l'horaire samedi des vacances, l'horaire des grandes vacances, l'horaire de la semaine normale, je ne sais jamais quand il y a un bus, en plus souvent il y a 10, 15 minutes entre chaque bus' (GE3).

À Grenoble, les cas où les changements d'horaires sont sources de difficultés n'ont rien à voir avec une trop grande variation de ceux-ci. Mais les horaires vacances ne permettent plus à certains de gérer leurs déplacements, déjà complexes par ailleurs. Il en va de même les lendemains de jours fériés, où les premiers bus ne circulent pas :

'Par rapport aux...comment dire, par rapport aux vacances, il y a moins de bus, parce que là on souffre. Là je souffre' (GR10).

(8) La planification accrue imposée par l'usage des transports publics

À Genève, la planification personnelle que demande l'utilisation d'un mode de déplacement peut constituer un frein à son usage. C'est le cas des transports publics, qui ne peuvent rivaliser avec la spontanéité que permet la voiture, même en cas d'engorgement et même s'il s'agit d'une ligne de tramway à fréquence régulière et qui se rend directement à la destination souhaitée :

'Un exemple tout simple, demain je pars pour la Fouly. Je prends un train à 8h36. Si je dois acheter mon billet, il faut que je sois à la gare à et quart, si je prends un tram 16, il faut que je fasse attention parce qu'il y en a toutes les 12 minutes. Il met une demi-heure pour la gare. Je dois partir donc à 7h45 d'ici avec les 10 minutes pour être sûre que je ne prends pas le tram trop tard. Ça fait 8 heures' (GE13).

Le tramway est malgré tout privilégié au bus pour cette raison, ce dernier exigeant de planifier son trajet en consultant un horaire au préalable.

À Berne aussi, certains considèrent que la voiture est plus spontanée et que le choix des transports publics impose une plus grande organisation et anticipation :

'Sagen wir, wenn wir in den Tierpark gehen, eine kleine Sache, dann muss ich zuerst in die Stadt und dann zum Tierpark. Und wenn ich mit dem Auto gehe, dann kann ich ins Auto steigen und direkt fahren'²³¹, (BE3).

À Clermont-Ferrand, cette absence de spontanéité caractéristique des transports publics peut rendre leur utilisation compliquée et en éliminer toute attractivité. L'avantage de la plus grande fréquence du tramway s'amenuise dès lors que ses usagers ne regardent plus les horaires en avance. Au lieu de les consulter, ils se rendent directement sur place en comptant une marge :

²³¹ *'Disons, quand nous allons au zoo, une petite chose, alors je dois d'abord aller en ville et ensuite au zoo. Et si j'y vais en voiture, alors je peux monter dans la voiture et y aller directement'.*

'Je prends le tram quand je vais en ville ou j'ai des rendez-vous, je pars toujours 10 minutes avant parce qu'il suffit que le tram me passe sous le nez, je dois attendre 7 minutes. Donc quand on prend la voiture c'est vrai qu'on part direct' (CF3).

À Grenoble, cette planification s'avère plus problématique si elle se combine aux problèmes d'horaires des transports publics :

'Si j'avais un bus à moins le quart ou moins dix, ça serait mieux, je ne resterais pas dehors. Là je pense, parce qu'au début j'ai pu m'arranger avec mon chef parce que je prenais celui de 6h00 et quand le patron était au courant, il m'a dit non madame, vous devez être là à 6h00 donc j'étais obligée de le prendre avant et d'attendre devant' (GR10).

(9) La fréquence insuffisante des transports publics

Certaines lignes de tramway à Genève se partagent les mêmes voies sur une portion de leur parcours, ceci depuis quelques années. Cette portion commune est à destination du centre-ville avant que les lignes ne se séparent. Cela a eu pour conséquence d'accroître la fréquence de passage dans cette direction, mais de la réduire en-dehors du centre. Un exemple : depuis Thônex, selon les directions, la fréquence est passée de 6 à 12 minutes, elle a ainsi diminué de moitié. Mais les bus ne sont pas épargnés :

'Maintenant si je devais faire ça en bus, je pense que je ne ferais pas la moitié du quart de ce que je fais le samedi, parce que je ne pourrais simplement pas, parce que les bus le week-end, il n'y en a pas assez' (GE3).

Le problème de la fréquence horaire touche cependant des modes en particulier, à savoir le bus plus que le tramway, que l'on prend plus volontiers de façon spontanée, sans consulter les horaires au préalable. Elle touche aussi des moments de moindre fréquentation comme le week-end ou le soir et peut ainsi empêcher les sorties de loisirs dans des plages horaires pourtant privilégiées par des personnes qui travaillent en semaine et qui ne sont pas motorisées. C'est le cas aussi à Berne, où certains se plaignent d'horaires qui s'arrêtent trop tôt en soirée ou de lignes de nuit (Moonliner) de qualité discutable.

À Clermont-Ferrand, les usagers du tramway se heurtent encore une fois à ses débuts et à des mesures d'accompagnement qui ne suivent pas son développement au même rythme. La diminution des fréquences de certaines lignes de bus, avec l'arrivée de ce nouveau mode de transport, en atteste :

'Ils nous ont mis le tramway, mais ils nous ont enlevé des bus à la place. À la place de les avoir toutes les 10 minutes, maintenant on les a toutes les 20 minutes' (CF8).

À Grenoble, les horaires deviennent problématiques dès que l'on se trouve en banlieue et que l'on dépend des bus. La fréquence baisse, les connexions sont chaotiques ou inexistantes et l'horaire s'arrête bien plus tôt dans la soirée que les tramways. Plusieurs personnes interrogées en dépendent pourtant.

'Même les bus, il y en a, mais par exemple, par rapport au 1, le bus 1, franchement il y a beaucoup de décalage le matin. Il y a beaucoup de décalage, par exemple si je rate le bus de 5h32, après il y a...l'autre arrive seulement à 6h00 ou 6h03' (GR10).

(10) La complexité des plans, horaires et distributeurs aux arrêts de transports publics

À Genève, les distributeurs sont lourdement critiqués du fait qu'ils ne rendent pas la monnaie²³². Si l'on combine ce problème à celui du coût du billet et de la fréquente variation des horaires, la décision d'utiliser les transports publics en situation de choix se fragilise. Les plans de zones, récemment modifiés, soulevaient aussi les critiques, au moment des entretiens, pour leur manque de clarté :

'Je ne sais pas, ou il faut avoir fait de longues, longues études, c'est quoi le trait blanc, il finit où celui-ci ? (...) Pourtant j'ai fait l'uni quand même, des études et tout, mais là je suis devant ce truc et je suis genre...je ne sais pas, je ne comprends rien, je ne sais pas où vont ces bus, je ne sais pas où le K commence, où le 10 finit, enfin c'est nul. Avant il y avait le truc des couleurs au moins' (GE3).

²³² Ils seront prochainement remplacés.

À Berne, la mauvaise lisibilité des cartes et plans à disposition est mentionnée, ainsi que la multitude de types de billets que proposent les distributeurs, qui complique la tâche :

'Ja, das ist schon einfach, aber ich kann mir vorstellen, dass es für viele Leute nicht so einfach ist, nicht ganz so klar : brauche ich Kurzstrecke, Langstrecke, bin ich Halbtax oder jugendlich?'²³³, (BE1).

Les distributeurs de billets sont à plusieurs reprises considérés comme compliqués dans leur utilisation. Comme à Genève, le matériel précédent semblait plus adapté et moins complexe.

(11) L'accès difficile et le manque de confort des véhicules de transports publics

Selon l'état du matériel roulant, l'accès à l'intérieur des véhicules de transports publics peut s'avérer laborieux. À Genève, quelques cas sont recensés à propos des anciens bus et de la hauteur de leurs marches, mais cette difficulté est compensée par leur remplacement progressif :

'Pendant longtemps, je prenais le 10, on avait droit aux vieux bus avec les marches qui font 2.50 mètres de haut avec les poussettes, les courses, je peux porter la poussette, mais un handicapé fait comment ? Un handicapé qui se balade à Genève, il oublie parce que les ¾ des bus, il ne peut pas les prendre' (GE3).

De plus, la seule personne frontalière pendulaire déplore l'état délabré des trains qui se rendent à la gare des Eaux-Vives, qui l'empêche de déployer la moindre activité durant le trajet de 35 minutes. Des rames récentes et confortables la feraient pencher pour une combinaison tram-train à destination du lieu de travail (GE2). Il en est de même pour les cars frontaliers, dont l'abonnement est de surcroît très coûteux.

À Berne, le manque de confort concerne essentiellement les bus, en raison de leur instabilité, qui les rend désagréables à l'utilisation. Néanmoins, deux personnes soulignent la rapidité du système, qui n'est pas adaptée à tous, notamment les personnes âgées, qui présentent des handicaps

²³³ *'Oui, c'est facile, mais je peux m'imaginer que pour beaucoup de gens, ce n'est pas aussi facile, pas aussi clair : est-ce que j'ai besoin d'un trajet court, d'un trajet long, est-ce que je suis demi-tarif ou jeune ?'*

physiques ou qui sont accompagnées d'enfants. Les chauffeurs n'attendent pas et le temps imparti pour monter est limité. Il en va de même pour les piétons, qui doivent être attentifs aux bus roulant rapidement en ville. Ce problème génère un stress supplémentaire dans l'utilisation des transports publics.

À Clermont-Ferrand, la question du confort apparaît en premier lieu à propos des trains, qui sont très rarement ou jamais utilisés par nos interlocuteurs. Les petites lignes souffrent d'une très mauvaise image :

'J'ai pris le train, il y a deux ans à Noël, et je pensais que ça c'était amélioré franchement. Les petits, je ne parle pas des TGV. Ils nous en mettent plein la vue avec les TGV, avec les grandes lignes etc. La pub de l'histoire de chewing-gum qui colle, non je ne trouve pas ça terrible. On voit ça très beau, rapide, propre, machin. Les petits, je peux vous dire que ce n'est pas le cas (CF10).'

Le manque de confort des bus et des cars amène à préférer le tramway, mais ses usagers se confrontent au même obstacle : l'existence d'une seule ligne, donc le rabattement presque inévitable sur les autres modes de transports collectifs.

'Pour moi le bus, ah non, le bus c'est vraiment quand tu ne peux pas faire autrement. Mais le tram c'est agréable pour moi' (CF4).

À Grenoble, les marches d'accès aux véhicules ont été abaissées depuis quelques années, à hauteur du trottoir. Cependant, les difficultés éprouvées avec l'ancien matériel persistent parfois et certains renoncent même à essayer les nouvelles rames de tramway.

(12) Les empêchements causés par les travaux au service des transports publics et leurs mesures d'accompagnement

À Genève, le redéploiement massif des transports publics qui s'est amorcé dans les années 1990 s'est fait plus tardivement qu'à Berne par exemple. De nombreux chantiers sont en cours et les mesures d'accompagnement visant à restreindre l'usage de l'automobile peuvent s'avérer inconfortables lorsqu'on en fait un usage exclusif, ce qui amène à réfléchir à un changement de mode.

Mais les alternatives efficaces en transports publics font défaut selon la destination :

'Vous avez voulu faire une politique, on ne veut pas que les gens aillent en voiture au stade ou au centre commercial, respect, pas de problème, vous voulez faire ? Très bien, mais vous mettez des bus qui s'arrêtent devant, vous mettez des trains qui s'arrêtent devant, vous ne mettez pas un bus comme le D, bon comme au début toutes les 45 minutes, c'est inadmissible' (GE4).

Le Stade de la Praille et son centre commercial ne sont en effet pas directement accessibles en transports publics, ou par des lignes frontalières à moindre fréquence. Pour s'y rendre, il est nécessaire de marcher au bord d'une semi-autoroute très fréquentée, ce qui constitue un désagrément évident.

Les chantiers des nouvelles lignes de tramway inquiètent aussi leurs futurs usagers, qui en profiteront en termes de déplacements, mais qui craignent les conséquences négatives de leur arrivée, à savoir l'augmentation des loyers et le bruit généré par ce mode lourd.

À Berne, l'ampleur des travaux liés à la nouvelle ligne de tramway BernWest constitue une difficulté pour les trajets réalisés à proximité des chantiers, mais elle est compensée par les informations de qualité :

'Sie informieren ja gut, was jetzt zum Beispiel geht im Westen. Da ist ja jetzt eine Sache. Aber sie informieren eben gut'²³⁴ (BE10).

Il n'en demeure pas moins que certains doivent effectuer des détours à pied, plus ou moins pénibles durant cette période de chantiers.

De manière générale à Berne, la gêne causée par le bruit des transports publics est imputée aux bus, et non aux tramways, considérés comme silencieux :

'Die Busse sind massiv lauter, ja. Das merke ich jetzt, wo wir provisorische Busse haben, während eines Monates'²³⁵ (BE1).

²³⁴ *'Ils informent bien, par exemple ce qui ce passe maintenant pour le tram West. Ça, c'est quelque chose. Mais justement, ils informent bien'.*

²³⁵ *'Les bus font beaucoup plus de bruit, oui. Je le remarque maintenant, on a des bus provisoirement, pendant un mois'.*

Les travaux de réaménagement de la gare centrale ont également modifié la disposition des lieux des arrêts, qui a nécessité un temps d'adaptation et une prise d'information accrue.

Enfin, le modèle bernois de planification qui favorise la cohabitation des modes en lieu et place de leur séparation stricte est remis en question. Ceci en raison du temps d'attente derrière les véhicules, qui restent désormais sur la chaussée lors des arrêts.

Les travaux de la seule ligne de tramway clermontoise en service se sont aussi accompagnés d'une série de désagréments pour les automobilistes. À plusieurs reprises, ceux-ci admettent toutefois avoir changé d'idée par la suite, après s'être opposés à l'arrivée du tramway.

'Et bien dans toutes les villes où ils ont fait un tramway. On vient de passer 2 ou 3 ans où ce n'était pas rigolo (CF11)'

L'acceptation récente du tramway, qui s'est faite seulement après sa mise en service, exige de ses usagers un temps d'adaptation, dans une ville où jusque-là, la voiture dominait. Les dangers liés à son fonctionnement silencieux l'illustrent bien :

'À part ça, je dis que le tramway, il faut faire gaffe tout le temps. C'est pour ça que je lui mettrais un coup de pied au cul au maire (CF8)'

(13) Le manque de fiabilité des horaires de transports publics

Ce ne sont pas tant les retards qui décrédibilisent les horaires des transports publics genevois, mais les temps de trajets et, plus étonnant, l'avance que les chauffeurs peuvent avoir sur les horaires. Leur remaniement laisse des marges considérables qui provoquent ce type d'incident :

'Mais après il faut être sûr, parce que le bus qui est censé arriver à 10h28 et qui passe à 27, ça, passer à 29 avec une minute de retard ça va, mais passer en avance, après vous vous dites c'est moi qui suis en retard ou c'est le bus qui est en avance ? Ça m'est arrivé aussi d'avoir le bus qui passe avant' (GE4).

Quant au non-respect du temps de parcours, il peut être mal vécu, notamment par les automobilistes qui s'attendent en principe à une alternative efficace lorsqu'ils décident de changer de mode :

'Et en plus si vous allez sur internet, ils vous disent : nous estimons le trajet à 28 minutes. Ça c'est dans vos rêves, à 3 heures du matin quand il n'y a personne. Parce que dans la réalité de la vraie vie, c'est 45 minutes' (GE4).

À Grenoble, ce sont surtout les bus qui posent des problèmes de ponctualité, comme nous l'avons souligné précédemment.

(14) La desserte lacunaire et les périphéries en transports publics

Pour des raisons de rentabilité évidentes, le réseau de transports en commun perd de sa densité au fur et à mesure de son éloignement du centre. Mais cette perte varie en fonction des agglomérations. Nous avons vu qu'à Berne, le réseau performant de RER qui a été, entre autres raisons, mis en place pour rééquilibrer les flux entre la ville et sa périphérie, facilite l'accès aux destinations plus éloignées. À Genève, la rupture de la qualité du réseau au passage de la frontière est évidente et amène à opter le plus souvent pour la voiture :

'Le seul bus qu'on pourrait prendre, c'est le D et il vient du style toutes les heures ou toutes les demi-heures et puis il n'arrive même pas jusque chez eux' (GE6).

Cette rupture apparaît néanmoins aussi dans des quartiers situés au sein même de l'agglomération :

'Pour aller au centre-ville c'est bien, mais après pour aller d'où je suis, genre Grand Saconnex je ne peux pas, tout ce qui est juste vraiment à proximité de chez moi, je ne peux pas y aller en transports publics. (...) J'ai choisi des activités pour mes enfants tout près de chez moi, mais absolument pas desservies en transports publics' (GE7).

À Berne, hors du réseau RER, ceux qui n'ont accès qu'aux cars postaux en périphérie ne l'utilisent pas ou peu et préfèrent prendre leur voiture.

À Clermont-Ferrand, le problème de la périphérie est que celle-ci est exclusivement desservie par les cars et les bus, hormis la zone longeant la

ligne de tramway. Ceci fait que l'accès de banlieue à banlieue s'avère difficile, mais également au centre-ville, si l'on n'est pas domicilié à proximité de cette ligne. Dans ce cas, il faut ajouter un bus ou un car au trajet :

'Ah oui, oui, qu'est-ce que vous voulez prendre le car pour... enfin si maintenant, avec le tram, il y a moyen, mais bon, le tram il ne va pas partout' (CF10).

Ou encore cet autre témoignage :

'Moi, je pense que ce n'est pas bien qu'il y ait ce tramway puisqu'on est obligé de descendre de l'autobus pour aller prendre le tramway. Je trouve que ce n'est pas un avantage. Ou alors, si on reste dans l'autobus, il vous trimballe en haut de Clermont, il faut faire tout le tour pour descendre. C'est compliqué comme tout' (CF14).

La particularité clermontoise repose dans ce qui est entendu par périphérie mal desservie. Certains estiment que les zones périphériques ne sont pas très éloignées du centre, en termes de distance physique, mais pas pour autant desservies convenablement :

'A Lempdes, il n'y a pas de T2C. C'est très particulier. Donc pour revenir du travail quand je n'ai pas ma voiture, il faut déjà que je me déplace à pied pour aller à une station de bus. A la station de bus, il y a des transports seulement scolaires. Lempdes c'est pourtant, c'est quand même proche' (CF10).

À Grenoble, le manque d'accessibilité en périphérie n'est pas au point de Clermont-Ferrand. Comme lieu privilégié des achats et des courses, le centre-ville étant trop cher et les achats alimentaires plus difficiles, les zones périphériques de l'agglomération restent très pratiquées :

'Pour aller à Leclerc, ce n'est pas évident. (...) Je prends le tram, le bus, ça me prend 45 minutes pour y aller, ça me fait un après-midi en tout avec les courses, en principe c'est jeudi après-midi' (GR13).

(15) L'éclatement des nœuds de transports publics

À Genève, la gare de Cornavin est la zone la plus concernée par cette question, en raison de la dispersion considérable des arrêts²³⁶ :

'Maintenant ils ont voulu diversifier les endroits, il y en a qui sont derrière l'église, il y en a qui sont sous la gare et puis pour nous, c'est plus embêtant parce qu'on pouvait sauter dans le premier qui arrivait et maintenant on ne peut plus'(GE7).

La place de Bel-Air, qui se veut être un nœud de transports publics où de nombreuses lignes convergent, est malgré tout mal évaluée par une personne qui en fait régulièrement usage, ceci en raison de l'absence de petits commerces ou de services, qui permettraient de pallier à des horaires de travail tardifs et aux temps d'attente entre deux bus.

(16) L'insécurité dans les transports publics

À Berne, l'insécurité dans les transports publics est évoquée pour la première fois, alors qu'il n'en était pas question à Genève. Une personne âgée explique que l'insécurité croissante qu'elle ressent dans les lignes de RER l'a conduite à abandonner les sorties tardives :

*'Die einzige Befürchtung, die wir festgestellt haben, die haben wir am Freitag am Abend festgestellt: Herumreisen mit dem Zug, da hat es leider viele Junge...'*²³⁷ (BE15).

(17) La gare mal desservie pas les transports publics

Ce point est symptomatique de Clermont-Ferrand, seule ville concernée par l'absence de liaison en tramway à destination de la gare au moment des entretiens. Plusieurs personnes soulèvent ce problème et font preuve d'incompréhension, faute d'informations sur les raisons de cette lacune :

'Le réseau au niveau des bus et des trams, il y a un petit défaut, enfin on en a discuté pendant longtemps, il y a un petit défaut au niveau de la gare. Parce qu'ils ont fait le tram au niveau de la ville et de la Pardieu et

²³⁶ Elle a également fait l'objet d'aménagements spécifiques, la transformant en 'hub' des transports publics genevois (November 2007).

²³⁷ *'La seule crainte que nous avons constatée, nous l'avons constatée le vendredi soir : se promener en train, là il y a malheureusement beaucoup de jeunes...'*

il y en a beaucoup qui râlent. Quand je suis partie à Paris le matin, c'est une copine qui m'a amenée parce que le tram vous arrête place du 1er Mai mais après vous êtes obligée de prendre le car pour aller à la gare' (CF3).

(18) Les imprévus et incidents liés aux transports publics

À Clermont-Ferrand, les incidents cités renvoient aux débuts de la mise en service du tramway, avec quelques accidents, mineurs, mais qui ont toutefois participé à retarder la confiance accordée à ce nouveau mode et le processus d'habituation nécessaire au changement de cap des politiques publiques.

À Grenoble, les imprévus que subissent les passagers pèsent très lourd dans la mobilité de trois cas en particulier. Le hasard des contacts obtenus pour ces entretiens a fait que ces personnes pratiquent des mobilités quotidiennes extrêmement complexes, tout en présentant des situations personnelles variées : deux d'entre elles cumulent les lieux d'emploi, caractéristiques de leur activité professionnelle, à savoir les ménages, et l'une habite à proximité de la gare de Grenoble, en plein centre. Elle bénéficie donc d'une excellente accessibilité aux transports publics, mais ceux-ci ne peuvent répondre à ses besoins. Nous l'avons vu avant, d'autres souffrent des trajets réalisés de périphérie à périphérie, et dans toutes ces situations, les imprévus viennent appuyer ce problème, par exemple en cas de grève :

'Il y a des...comment dire...il y a des grèves, il y a des...pour l'instant il y a le B, il a des difficultés à partir de 14 heures jusqu'à 18h03 donc je suis obligée d'aller à pied jusqu'à Alsace-Lorraine pour prendre...si je trouve le B. Si non, je prends le 6020 si je ne le trouve pas. Je regarde les horaires, s'il va passer ou pas et sinon, ça m'est arrivé deux fois, je suis allée à pied de chez moi jusqu'à Sainte-Claire'(GR10).

Ce bus 6020 répond parfaitement à ses besoins, mais est moins fréquent et il est rare qu'elle puisse en profiter. Cette personne n'est pas la seule à rencontrer ce problème, avec le même bus.

Tableau 33 – Difficultés liées à l'usage des transports publics

	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
(1) Temps trajet/attente	+	+	++	++
(2) Coût	++	++	+	+
(3) Distance jusqu'à l'arrêt	+	+	++	++
(4) Promiscuité/surcharge	+	+	+	+
(5) Ruptures de charge	++	++	++	++
(6) Informations sur véhicules	+			
(7) Variations horaires	++			+
(8) Planification accrue	+	+	+	+
(9) Fréquence insuffisante	+	+	+	++
(10) Complexité (plans/hor./distr.)	++	++		
(11) Accès/confort	+	+	+	
(12) Travaux/chantiers	++	+	+	
(13) Fiabilité horaires	+			+
(14) Desserte/périphérie	+		++	+
(15) Eclatement nœuds de TP	+			
(16) Insécurité		+		
(17) Gare mal desservie			++	
(18) Imprévus/incidents			+	++

6.3.2.3. Les difficultés liées à l'usage du vélo

(1) L'insécurité à vélo

La peur de côtoyer de près le trafic automobile à vélo est très présente à Genève, elle renvoie à un sentiment de fragilité et de vulnérabilité, qui n'existe pas en voiture. Certains opteront alors pour la marche par crainte d'un accident, renforcée par la densité de la circulation genevoise.

À Berne, malgré une bonne évaluation du réseau de pistes cyclables, la peur liée à la vulnérabilité du cycliste demeure :

*'Als Velofahrerin ist man einfach in schwächerer Position'*²³⁸, (BE2).

²³⁸ *'En tant que cycliste, on est simplement dans une position plus faible.'*

Ce sentiment de fragilité intervient à nouveau lorsqu'il s'agit de la pollution de l'air, vécue comme une injustice par des cyclistes bernois :

Meine Mutter sagte früher auch, als es noch mehr stank, als es noch keine Katalysatoren gab, sagte sie: Warum fährst du nicht Auto? Dann müsstest du es nicht riechen²³⁹, (BE2).

À nouveau, le côtoiement des vélos et du trafic motorisé sur la même chaussée peut amener à renoncer à ce mode de déplacement :

'Zu gefährlich, wegen den Autos, ich habe Angst. Lastwagen vor allem, dort hätte ich also Angst²⁴⁰, (BE10).

L'insécurité est en outre renforcée par le comportement irresponsable et dangereux aussi bien des cyclistes que des automobilistes à leur égard, qui de plus stationnent à l'occasion sur les voies cyclables ou les trottoirs.

Les lignes de tramway constituent un autre danger, qui peut mener à l'abandon de l'utilisation du vélo.

Un autre aspect de l'insécurité qui apparaît à Berne est le vandalisme et le vol, qui se produisent notamment à la gare centrale. En cas d'absence de plusieurs jours, les cyclistes choisiront un autre moyen de transport pour s'y rendre. La situation est identique à Grenoble, sans surprise puisqu'il n'y a pas ou peu de cyclistes dans les deux autres agglomérations.

À Clermont-Ferrand, la densité du trafic automobile et le réseau naissant de pistes cyclables rend ce mode de transport dangereux et est rarement considéré pour son utilité, mais plutôt pour les loisirs :

'Ce n'est pas tellement facile de prendre le vélo. Je trouve que c'est un peu dangereux pour ceux qui font ça en vélo. Quand vous voyez ces motos qui vous doublent à droite, à gauche. Ils vous passent vraiment sous le nez' (CF14).

Nous l'avons vu, il y a quelques cyclistes dans le corpus d'entretiens grenoblois, qui apprécient le réseau de pistes cyclables. Pour autant, la

²³⁹ *Ma mère disait aussi avant, quand ça puait plus, quand il n'y avait pas encore de catalyseurs, elle disait : pourquoi tu ne conduis pas de voiture ? Comme ça tu n'aurais pas à sentir ça'.*

²⁴⁰ *'Trop dangereux, à cause des voitures, j'ai peur. Les camions surtout, là j'aurais peur'.*

dangerosité de ce moyen de déplacement concerne toutes les agglomérations. Les voies de tram qu'il faut traverser à l'occasion font partie de ces dangers.

(2) Les imperfections des pistes cyclables

À Genève, la discontinuité des pistes cyclables est aussi une raison d'abandon du vélo :

'Par contre les pistes cyclables c'est n'importe quoi. Ils ont pris un pot de peinture, ils ont dessiné des lignes jaunes par terre et ils appellent ça des pistes cyclables. (...) La piste cyclable s'arrête en plein milieu du carrefour et reprend 20 mètres après. Et vous vous retrouvez en fait décalé du trottoir à presque 5-6 mètres au milieu de la route et puis avec des bagnoles à gauche, à droite, qui n'en ont rien à foutre et puis c'est vraiment dangereux. Non, c'est la jungle' (GE5).

Le réseau bernois n'est pas épargné dans nos entretiens, les pistes cyclables s'arrêtent brutalement à certains endroits stratégiques, où la chaussée devient plus étroite. Un cycliste estime même qu'il serait moins dangereux de retirer les marquages plutôt que de les laisser tels quels, avec de nombreux rétrécissements ou interruptions. Un automobiliste nous a fait part de sa crainte à ce propos, ne sachant pas précisément où il est contraint d'attendre derrière le vélo, qui revient ensuite sur la route. Ce moment de déviation est susceptible de provoquer de graves accidents.

'Die Fahrradstreifen sollten auch dort durchgezogen werden, wo es enger wird, dort pflegen die immer zu verschwinden'²⁴¹, (BE15).

Sur le grand carrefour du Wankdorf, bien connu pour la densité de sa circulation, il arrive de se retrouver entre deux voies de circulation en cas de bifurcation, parfois même entre des camions. Bien que certains jugent les réseaux cyclistes et automobiles complexes, ils regrettent que les derniers soient toujours favorisés, au détriment des vélos.

Au-delà de la discontinuité du réseau genevois, les trajets qu'il fait emprunter aux cyclistes ne permettent pas un accès direct aux

²⁴¹ *'Les bandes cyclables devraient aussi passer par là, où ça devient plus étroit, là ils les font toujours disparaître'.*

destinations à atteindre, selon le sens. La piste peut être idéale à l'aller mais inexistante au retour, obligeant par exemple une personne de faible revenu à parcourir les trottoirs le long d'une route à quatre voies, avec ses enfants :

'Parce que bon ils nous donnent des cartes avec les pistes cyclables, mais c'est quand même super dur quand tu roules à vélo de te dire que tu vas faire un détour alors oui, ça m'énerve' (GE7).

Enfin, certains déplorent la cohabitation de la piste cyclable et des transports publics :

'Je déteste quand il y a une piste cyclable et il y a le bus aussi. Quand tu te retrouves entre le bus et la voiture, c'est quand même dommage' (GE7).

À Clermont-Ferrand, les enquêtés ont parfois le sentiment qu'aucune mesure n'a été prise pour favoriser l'utilisation du vélo, malgré l'arrivée du tramway et les mesures d'accompagnement qui avait été prévues :

'Comme je vous ai dit, je n'en vois pas un à Clermont, bien qu'il y ait eu ce projet et qu'il y a eu des essais lors de la construction du tram' (CF10).

Nous comprenons bien que les pistes cyclables ne sont qu'à leurs débuts et que pour cette raison, le vélo ne peut être considéré comme une alternative aux autres modes, y compris aux transports publics :

'Avant, à Clermont, on était très mal desservi par les pistes cyclables. Il commence à y en avoir mais elles finissent toujours sur la route' (CF12).

'Ah le vélo, je pense que pour ceux qui vraiment sont cyclistes il n'y a pas assez de pistes cyclables. Mais ça, c'est assez difficile à refaire, parce qu'il faudrait trop d'infrastructures pour les refaire. Ils en ont bien mis quelques-unes en plus, mais je pense que ça a fait trop de frais pour si peu de cyclistes' (CF1).

Tableau 34 – Difficultés liées à l'usage du vélo

	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
(1) Insécurité	++	++	+	+
(2) Pistes cyclables	++	++	+	

6.3.2.4. Les difficultés rencontrées à pied

À Genève, la moindre qualité des trottoirs dans certains quartiers vient soutenir le choix de la voiture pour des distances de proximité, pour lesquelles l'attente d'un transport en commun et d'éventuels arrêts intermédiaires ne valent pas la peine. Ce constat n'est pas anodin dans le choix modal pour réaliser un déplacement en périphérie : la moindre fréquence des bus dans ces zones et la distance raisonnable à parcourir permet d'envisager de s'y rendre à pied. En ville aussi, la suppression de passages piétons dans des zones 30 km/h est critiquée pour les dangers qu'elle implique. Or, en l'absence d'aménagements adaptés aux piétons, le choix se tournera plutôt vers la voiture. De plus, l'exemple du trajet qu'il faut réaliser à pied depuis l'arrêt de transports publics pour se rendre au stade de la Praille ou au centre commercial décrédibilise à la fois les transports publics, qui n'offrent pas cet accès, et la marche à pied, qui s'avère pénible et dangereuse le long la route qui y mène.

À Clermont-Ferrand, les trottoirs qui longent les routes à haute fréquentation et la dangerosité de ces trajets pèsent lourd dans le choix du mode de déplacement :

'Beaumont, il faut traverser des voies où il y a beaucoup de monde qui passe, qui rentre. Il y a un gros rond-point, le rond-point du Pourliat et tous ceux qui rentrent du boulot maintenant passent par le rond-point vers le Zénith, bifurquent ici, c'est l'entrée sud ici. Ça coupe Beaumont en deux, alors c'est très difficile, longer à pied les voitures, c'est pénible' (CF10).

Le piéton est, de manière générale, pénalisé. Les mesures d'accompagnement prévues avec le tramway ne concernent encore une fois qu'une ligne, et l'omniprésence de la voiture empiète toujours sur les aménagements piétons :

'Car les trottoirs ne sont pas toujours accessibles et bien aménagés. À Clermont, il y a certains endroits où les voitures ont le droit de se garer à moitié sur le trottoir. On ne peut donc souvent pas passer avec une poussette. Quand je vais chez mon médecin, les trottoirs sont très étroits. On ne se croise pas sur le trottoir. Il faut passer sur la chaussée. Il y a une portion où il y a des voitures en continu' (CF12).

Les Grenoblois se plaignent du même problème de sécurité pour les piétons – tout comme pour les vélos par ailleurs – engendré par la circulation croissante :

‘Mais même pour les piétons. Le nombre de voitures à l’heure actuelle, elles sont trop nombreuses’ (GR13).

Nous avons évoqué les problèmes de signalisation automobile, il apparaît à Grenoble, mais pour les piétons :

‘A pied, il y a énormément de soucis au niveau des feux tricolores, les feux piétons sont... Il n’y en a pas pour les piétons. Quand on va à la bibliothèque, il y a un feu pour traverser une rue avec un îlot central. Une fois sur deux, on ne peut pas traverser sans passer au rouge. Super dangereux. Il y a des écoles qui y vont, c’est la bibliothèque de l’école de mon fils’ (GR2).

Tableau 35 – Difficultés liées à la marche

	Genève	Berne	Clermont-Ferrand	Grenoble
Difficultés marche	++		++	++

6.3.3. Les variations d’itinéraires²⁴²

Ce point vise à identifier les personnes interrogées qui ont déclaré changer les itinéraires de leurs déplacements de manière régulière, par plaisir ou par obligation. Les cas où les itinéraires ne varient que de manière exceptionnelle ne sont pas recensés. Il s’agit également de comprendre dans quelle situation cela se produit, par exemple si la variation est conditionnée par le mode de transport ou le type d’activité :

‘Le vélo si je suis toute seule oui, je vais faire des trucs, je vais aller sur la route, brûler des feux rouges ou passer sur le truc des piétons. (...) Et en voiture je fais souvent le même trajet. Si je dois aller en ville, je fais à peu près le même trajet’ (GE7).

²⁴² Code 53 ATLAS.ti

Dans l'ensemble, deux constats s'imposent. D'une part, les variations ne concernent pas les trajets pour se rendre sur le lieu de travail, à l'exception de Grenoble :

'Pour le boulot oui, mais pour les loisirs je prends la voiture et je vais au pif. Une fois dans la voiture je me dis bon je vais où ?' (CF5).

D'autre part, cela implique une connaissance fine des alternatives disponibles et des réseaux de transports. Les Grenoblois concernés, usagers des transports publics, décrivent en effet les alternatives disponibles avec une grande précision quant aux horaires, aux lignes ou combinaisons possibles.

Les raisons de ces changements sont diversifiées : il peut s'agir de gain de temps, mais également de confort :

'Ja, wie gesagt, zum Beispiel gegen Zürich: Gegen Biel weniger Leute, sicher ein Platz und zwar ein guter Platz im Zug' (BE7).

Dans d'autres cas, le simple plaisir de l'improvisation ou de la rupture d'une routine amène à varier les trajets.

Le tableau 36 montre avec évidence que de nombreux grenoblois varient leurs itinéraires en transports publics. Les autres agglomérations ne présentent pas de particularité similaire, même les quatre Clermontois concernés en voiture ne sont pas aussi nombreux, si l'on tient compte de la proportion d'automobilistes dans cette agglomération (11). Dans le cas des usagers des transports publics grenoblois, ces variations sont avant tout des stratégies déployées pour les trajets liés au travail et auxquelles ils recourent pour éviter de trop longues attentes entre deux bus par exemple, ou tenter de gagner un peu de temps sur des itinéraires complexes :

'Ça m'arrive des fois quand je pars de Peugeot pour aller à Saint-Martin-d'Hères, alors si je vois que le tramway n'arrive pas, de loin, je continue. Je continue jusqu'à Alsace-Lorraine. Après je descends, je prends le A pour aller à Verdun et pour prendre le 21 là-bas' (GR10).

Ainsi à Grenoble, malgré le réseau de transports publics efficace au centre, en particulier de tramway, les déplacements imposent ce type de stratégies pour pallier à leur caractère complexe et pénible.

Tableau 36 – Les variations d'itinéraires²⁴³

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Voiture	× ×		× × × ×	×
TP	× ×	× ×		× × × × × ×
Vélo	×	×		×
Marche	×	×		

6.3.4. Le temps de déplacement²⁴⁴

Le temps de déplacement est abordé sous deux angles : d'une part, les occupations privilégiées durant les trajets, d'autre part, la pénibilité ressentie de la durée de ces trajets. Deux tableaux ont été réalisés pour résumer ces informations.

Si l'on observe le tableau 37, qui recense les activités réalisées pendant les déplacements, un biais apparaît avec évidence pour l'agglomération de Berne, puisque toutes les occupations évoquées concernent les transports publics. De ce fait, nous ne savons rien de celles déployées en voiture. A noter que le moyen de transport dans lequel se classent les personnes interrogées ne correspond pas forcément à celui utilisé le plus souvent. Des automobilistes, par exemple, se sont exprimés sur les activités réalisées en transports publics, voire parfois aussi en voiture. D'autres n'ont pas fourni d'informations à ce sujet. Les occupations durant les trajets concernent l'usage de la voiture et des transports publics uniquement. Rien de précis n'a été évoqué quant à la marche et au vélo, ces deux catégories n'apparaissent donc pas. Lorsque l'information est disponible, le mode de transport est indiqué avec plus de précision.

De la totalité des entretiens ressortent essentiellement huit occupations : se détendre, penser/ne rien faire, discuter, regarder/observer, écouter de la musique, téléphoner/envoyer des messages, lire/jeux/mots croisés, autres (tricot, prendre un café, surveiller). Trois d'entre elles répondent à un moyen de transport en particulier. Premièrement, la musique ou la radio

²⁴³ Chaque entrée correspond au mode pour lequel les itinéraires peuvent varier. Celui-ci ne correspond pas dans tous les cas à celui auquel la personne interrogée fait le plus souvent recours.

²⁴⁴ Code 48 ATLAS.ti

sont des activités qui se déroulent essentiellement durant les trajets en automobile, bien qu'elles apparaissent aussi pour les transports publics. Deuxièmement, regarder, observer ou admirer les paysages, est une occupation propre à l'usage des transports publics :

*'Schauen, manchmal lesen, meistens habe ich ein Buch im Sack. Und bei neuen Landschaften kann ich zwei Stunden aus dem Fenster schauen. Das ist unglaublich eindrucklich'*²⁴⁵ (BE14).

Troisièmement, la lecture est fréquemment citée lorsqu'il s'agit des transports publics.

En faisant une lecture des entretiens par agglomération, peu d'éléments ressortent comme étant caractéristiques de l'une d'entre elles. Les activités que l'on peut réaliser en route ne dépendent pas ici de ce qu'offrent les infrastructures locales, comme cela pourrait être le cas de la détente en voiture, si les conditions étaient favorables (circulation fluide, absence de stress, etc.), ou en transports publics (véhicules confortables, peu ou pas de problèmes de promiscuité, etc.)²⁴⁶. Pour comprendre la difficulté à réduire ou abandonner l'usage de la voiture au profit d'un autre mode, il faudra plutôt se pencher sur les discussions liées à l'objet voiture même, de l'attachement et des émotions²⁴⁷ qui lui sont bien souvent destinées. Elles sont abordées plus tard.

²⁴⁵ *'Regarder, lire parfois, la plupart du temps j'ai un livre dans mon sac. Et lorsqu'il y a de nouveaux paysages, je peux regarder deux heures par la fenêtre. C'est incroyablement impressionnant.'*

²⁴⁶ Laurier (2008) met l'accent sur les activités réalisées pendant les temps de trajet en voiture, qui vont en croissant. Il prête par exemple une attention particulière aux conversations qui s'y déroulent, notamment au moyen d'enregistrements vidéos.

²⁴⁷ Comme nous avons pu le voir dans la partie théorique, par exemple avec Sheller (2004) ou Löfgren (2008).

Tableau 37 – Occupations pendant les déplacements, en voiture ou en transports publics

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Occupations en voiture	<p>GE1 ▶ musique, penser, messages, détente</p> <p>GE2 ▶ radio, musique</p> <p>GE3 ▶ téléphone, musique, penser</p> <p>GE5 ▶ détente, musique, paysage</p>		<p>CF2 ▶ penser, organiser, musique</p> <p>CF3 ▶ musique, penser</p> <p>CF4 ▶ musique</p> <p>CF5 ▶ musique, penser</p> <p>CF6 ▶ discussion, musique</p> <p>CF9 ▶ musique, discussion, détente</p>	<p>GR5 ▶ radio</p> <p>GR12 ▶ rien, regarder (voiture passager)</p> <p>GR13 ▶ rien</p>
Occupations en transports publics	<p>GE4 ▶ lecture, rien, discuter, regarder</p> <p>GE6 ▶ tricot, lecture</p> <p>GE8 ▶ lecture (train)</p> <p>GE9 ▶ lecture, regarder</p> <p>GE10 ▶ téléphone, messages</p> <p>GE11 ▶ penser (tram)</p> <p>GE12 ▶ lecture (bus)</p> <p>GE13 ▶ regarder (tram)</p>	<p>BE1 ▶ regarder, lecture (tram)</p> <p>BE2 ▶ café, lecture, jeux, regarder (train, tram)</p> <p>BE3 ▶ regarder, lecture (bus)</p> <p>BE4 ▶ regarder (bus)</p> <p>BE5 ▶ regarder (bus)</p> <p>BE6 ▶ lecture (train)</p> <p>BE7 ▶ lecture, discuter, regarder</p> <p>BE8 ▶ lecture, rien, penser, regarder (bus)</p> <p>BE10 ▶ lecture, mots croisés (train, bus)</p> <p>BE11 ▶ lecture, rien (TP)</p> <p>BE12 ▶ détente, discussion (tram, bus, train)</p> <p>BE13 ▶ rien, regarder, penser</p> <p>BE14 ▶ regarder, lecture, paysages (train, car postal)</p> <p>BE15 ▶ regarder, lecture, discuter (train)</p>	<p>CF3 ▶ musique (tram)</p> <p>CF6 ▶ musique, chien (train)</p> <p>CF7 ▶ discussion (tram)</p> <p>CF15 ▶ rien, regarder</p>	<p>GR1 ▶ détente, musique (tram)</p> <p>GR3 ▶ regarder, lecture</p> <p>GR4 ▶ lecture (tram)</p> <p>GR8 ▶ lecture, mots croisés</p> <p>GR9 ▶ musique, lecture</p> <p>GR13 ▶ rien, surveiller</p> <p>GR14 ▶ regarder, penser</p> <p>GR15 ▶ regarder</p>

Le temps de déplacement peut être ressenti comme long, pesant et pénible dans la propre mobilité. Le tableau 38 fait apparaître les personnes interrogées qui ont considéré passer beaucoup de temps à se déplacer, au point parfois de représenter un poids dans la vie quotidienne.

C'est à Grenoble que le plus grand nombre de cas est recensé, mais la différence avec Genève et Berne est moindre. Clermont-Ferrand se distingue par le peu de personnes qui se plaignent du temps passé à se déplacer. Nous connaissons mal les raisons de ce poids. En revanche, parmi ceux qui n'en souffrent pas, certains l'expliquent par les distances considérées comme courtes ou convenables, mais aussi par le peu de temps requis pour les parcourir. L'analyse de la trajectoire clermontoise fournit d'autres pistes d'explications, notamment les infrastructures routières, qui sont bien adaptées à ce moyen de déplacement, compte tenu que la majorité des personnes interrogées sont automobilistes²⁴⁸. Malgré les changements récents, l'agglomération reste la plus facilement praticable parmi les quatre. Ce constat met en évidence un frein supplémentaire à la réduction de l'usage de l'automobile : il peut en effet sembler vain d'agir en ce sens tant que ce moyen de transport ne présente que si peu de désagréments en termes de temps et, en parallèle, un réseau de tramway qui en est encore à ses débuts. Genève offre une bonne accessibilité automobile, mais celle-ci est entravée par des problèmes importants de congestion, qui se traduisent dans le tableau 38. Elle est ainsi doublement pénalisée, car ni la circulation automobile (en permanence surchargée), ni les déplacements en transports publics (encore en plein développement) n'y sont très performants. A Berne, avec une moindre densité de trafic²⁴⁹ et un réseau de transports publics étendu et performant, aucun mode ne ressort en termes de pénibilité. Grenoble se distingue par le nombre de personnes souffrant des temps de déplacements, qui se concentrent pour l'essentiel parmi les usagers des transports publics (4). Ce constat provient certainement du fait que le réseau perd en performance en s'éloignant du centre. De nombreuses

²⁴⁸ Ce qui rappelle l'idée d'hospitalité du contexte, dans le test de l'hypothèse H1.

²⁴⁹ Les problèmes de circulation à Berne ne sont pour autant pas inexistantes, et exercent même une pression croissante sur les politiques et les acteurs locaux depuis quelques années, qui peinent à en garder le contrôle.

personnes interrogées sont domiciliées en périphérie. Souvent par manque de moyens, elles recourent aux transports publics, avec des trajets en bus dont les connexions s'avèrent compliquées et chronophages.

Tableau 38 – Pénibilité du temps de déplacement²⁵⁰

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Voiture	× × ×	× ×	× ×	×
TP	×	× ×		× × × ×
Vélo				×
Marche	×	×		

6.3.5. Les abonnements de transports publics²⁵¹

La question des abonnements vise à comprendre quel type d'usagers en possède : les usagers des transports en commun uniquement ? Ou d'autres, comme les automobilistes ? Nous avons regroupé les types d'abonnements en quatre types : l'abonnement de transports en commun urbain, la carte prépayée ou multicourse, l'abonnement général²⁵², l'abonnement P+R²⁵³, tous sont répartis dans le tableau 39 suivant.

Des différences notables peuvent être mises en avant selon l'agglomération. A Genève, l'essentiel des abonnements se répartit entre les usagers de la voiture (abonnement P+R ou carte prépayée/multicourse) et des transports publics (abonnement TP ou carte prépayée/multicourse). A Berne, la quasi-totalité des personnes interrogées est en possession de l'un des quatre types d'abonnements qui, logiquement, se répartissent selon le mode de déplacement le plus courant. Ainsi, trois des quatre automobilistes possèdent une carte prépayée ou multicourse et les cinq usagers des transports publics soit un abonnement aux transports publics urbains, soit un abonnement général. Seuls les cyclistes bernois possèdent des abonnements. L'abonnement général est par ailleurs plébiscité pour

²⁵⁰ × Correspond au nombre de personnes interrogées concernées ; valable pour les tableaux suivants.

²⁵¹ Code 4 ATLAS.ti

²⁵² L'abonnement général est une spécificité suisse : il permet d'utiliser tous les réseaux de transports publics sur le territoire national (bus, train, tram, bateau, etc.).

²⁵³ L'abonnement P+R combine le parking et les transports publics urbains.

les possibilités étendues de déplacement et la flexibilité sans égal que celui-ci offre :

‘Andererseits improvisiere ich, wenn ich irgendetwas anschauen gehe, dann ist es praktisch mit dem GA, dass man nie im falschen Zug ist. Man kann immer wo hingehen. Irgendwo steigt man aus und kann wieder einsteigen und so weiter’²⁵⁴, (BE14).

Clermont-Ferrand ne compte que trois personnes abonnées, dont aucun automobiliste. A Grenoble, les six usagers des transports publics ont recours à un abonnement, contre un seul des cinq automobilistes.

La possession ou non d’un abonnement reflète la propension des personnes interrogées à faire usage d’autres modes de déplacement que celui auquel elles font habituellement recours. Ainsi, nous constatons que de nombreux automobilistes des agglomérations suisses utilisent également les transports en commun. L’absence totale d’abonnement chez les automobilistes clermontois, qui sont pourtant nombreux, indique qu’ils en font un usage quasiment exclusif :

‘Non. Ça ne me sert à rien, pour l’instant. Si vraiment je n’avais pas la voiture j’en prendrais un, mais j’ai la voiture alors je n’en ai pas besoin’ (CF5).

Les réductions proposées, pourtant très attractives, pour les personnes de faible revenu ou en recherche d’emploi par exemple, ne jouent dès lors pas de rôle majeur :

‘J’ai la carte du tram, du bus. Pour ceux qui ne travaillent pas, ils paient 2 euros par mois, ceux qui travaillent c’est 25 ou 30 euros, ça dépend, ce n’est pas cher’ (CF8).

Le réseau de tramway naissant et encore peu étendu a une influence sur la considération de l’achat d’un abonnement :

‘Non. Justement, lorsque je me suis renseignée, j’ai vu toutes les lignes qu’il y avait...et je n’ai pas vu l’utilité de l’abonnement’ (CF1).

²⁵⁴ *‘D’un autre côté, j’improvise, quand je vais voir quelque chose, là c’est pratique avec l’AG, on n’est jamais dans le mauvais train. On peut toujours aller quelque part. On descend quelque part et on peut de nouveau monter, et ainsi de suite’.*

Tableau 39 – Possession d'un abonnement de transports publics

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Voiture	GE2 ▶ abonnement P+R GE11 ▶ prépayé/multicourse GE15 ▶ prépayé/multicourse	BE4 ▶ prépayé/multicourse BE8 ▶ prépayé/multicourse BE15 ▶ prépayé/multicourse		GR14 ▶ prépayé/multicourse
Transports publics	GE6 ▶ abonnement TP GE9 ▶ abonnement TP GE12 ▶ prépayé/multicourse	BE6 ▶ abonnement TP BE10 ▶ abonnement TP BE12 ▶ abonnement TP BE13 ▶ abonnement TP BE14 ▶ abonnement général	CF8 ▶ abonnement TP réduit	GR3 ▶ abonnement TP GR4 ▶ abonnement TP réduit GR8 ▶ abonnement TP réduit GR9 ▶ abonnement TP GR10 ▶ abonnement TP GR15 ▶ prépayé/multicourse
Vélo		BE2 ▶ prépayé/multicourse BE3 ▶ abonnement TP BE5 ▶ prépayé/multicourse		
Marche	GE13 ▶ abonnement TP	BE7 ▶ abonnement général BE11 ▶ prépayé/multicourse	CF7 ▶ abonnement TP CF15 ▶ prépayé/multicourse	

6.3.6. L'aide à disposition et la répartition des tâches en matière de déplacements²⁵⁵

Les trois groupes retenus pour former le corpus d'entretien ne sont que peu concernés par la question de la répartition des tâches dans le foyer. Lors des entretiens, il était question de comprendre si elle pouvait avoir un effet sur la mobilité et son organisation. Les personnes à charge de famille monoparentales sont en principe seules à gérer la mobilité du foyer, les personnes âgées ainsi que celles de faible revenu vivent souvent seules. Les cas se présentent rarement, une éventuellement répartition se limite en principe aux tâches ménagères (par exemple, des enfants de familles monoparentales qui aident leur parent ponctuellement), mais sans avoir d'incident particulier sur les déplacements.

Quant à l'aide dont les personnes interrogées peuvent bénéficier pour leur mobilité, toutes en disposent à l'exception de quatre personnes, réparties entre toutes les agglomérations. Nous avons pu relever quatre cas qui font recours régulièrement, voire quotidiennement, à ces aides, dont trois personnes âgées. Tous les autres y recourent de façon exceptionnelle, comme solution de secours.

Les quatre personnes qui ont déclaré ne disposer d'aucune aide pour leurs déplacements, en cas de besoin, ne sont pas pour autant pénalisées dans leur mobilité quotidienne, si l'on regarde les fiches individuelles en annexe²⁵⁶ (GE9, BE9, CF3, GR3). Certains le regrettent néanmoins :

'Non. Non mais je pense que les gens ne sont pas disposés à... Je ne trouve pas les gens très ouverts sur ce domaine là. Parce que par exemple si je suis à l'arrêt du bus et puis mon voisin passe, il me voit à l'arrêt. Il continue son chemin. Moi je pense qu'il n'est pas disposé à rendre service' (GR3).

²⁵⁵ Codes 6 et 47 ATLAS.ti

²⁵⁶ Annexe 6

6.3.7. La fréquentation du centre-ville²⁵⁷

Plusieurs aspects ont été abordés avec les enquêtés à propos du centre-ville. D'abord, ceux-ci ont exprimé leur opinion, négative ou positive – voire parfois les deux – sur cette zone spécifique de l'agglomération et les raisons de leur appréciation. Ils ont ensuite indiqué les raisons de s'y rendre, quelles activités ils y déployaient, et à quelle fréquence.

Le tableau 40 montre bien le contraste étonnant qui a donné un caractère a priori contradictoire entre la fréquentation du centre et les nombreuses évaluations négatives de celui-ci. La très grande majorité s'y rend régulièrement, au minimum une fois par mois, souvent plus. C'est à Grenoble que la fréquentation est la plus faible, avec 8 personnes, si l'on ne tient pas compte de l'une d'elle qui est directement domiciliée dans cette zone. Avec Genève, elle concentre aussi le plus grand nombre d'évaluations négatives, ceci pour des raisons différentes. A Genève, les personnes interrogées critiquent surtout l'absence d'intérêt et d'utilité de se rendre en ville. Celles-ci préféreront se rendre dans les centres commerciaux hors du centre, en situation de choix :

'(...) Non, je n'ai pas de raison, parce que si je dois aller à la Fnac, il y en a à Balax', enfin... (...) Il y a tout en-dehors donc je n'ai pas vraiment de raison particulière d'aller dans le centre-ville' (GE3).

'Ici, on a Balaxert à côté en fait. (...) Il n'y a plus de raison de descendre' (GE6).

L'autre explication, évoquée à plusieurs reprises, est que ces personnes déclarent n'y aller que par obligation. Se rendre au centre-ville est dès lors vécu comme une contrainte.

A Grenoble, la première explication aux nombreuses critiques est celle du stress, de la foule oppressante et d'un esprit de consommation qui déplaît :

'Et pour moi, le centre-ville incarne un tout-consommation, qui invite à consommer (...). Mais je ne peux pas dire que j'y vais souvent, parce qu'il y a quelque chose qui me heurte un peu' (GR1).

²⁵⁷ Code 12 ATLAS.ti

Les autres critiques, dont les cas sont rares, se répartissent entre les agglomérations. Elles concernent une aversion ou une absence d'intérêt pour le milieu urbain, la ville, la pollution. D'autres ne s'y rendent pas, ceci pour des raisons financières – tout y est cher. Enfin, une personne âgée à Genève considère que la ville est devenue trop compliquée pour qu'elle puisse la pratiquer avec plaisir.

A l'inverse, les évaluations positives ne font ressortir aucune agglomération en particulier. Les personnes concernées déclarent s'y sentir bien, aimer la ville ou la trouver jolie. Elles apprécient d'y flâner et d'y aller pour loisirs, mais également pour ses boutiques.

Les différences sont plus évidentes lorsque nous nous penchons sur les motifs de fréquentation du centre-ville. De nombreux bernois et genevois s'y rendent pour des activités de loisirs, alors que les cas grenoblois sont quasiment absents. Genève se distingue en revanche par le peu de personnes qui s'y rendent pour effectuer des achats.

Tableau 40 – La fréquentation du centre-ville²⁵⁸

		Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Positif		xxx ²⁵⁹	xxxx	xxxx	xxx
Négatif		xxxxxxxx (8)	xxxx	xxxxx	xxxxxxxx (7)
Activités	Loisirs	xxxxxxxx (9)	xxxxxxxx (10)	xxxx	xx
	Famille, amis	x	x		
	Administration	x	xx	xxxxxxxx (8) ²⁶⁰	xx
	Travail	x	xx		
	Achats	xx	xxxxxx (6)	xxxxxx (6)	xxxxxx (6)
	Médecin	x		x	x
Destination régulière²⁶¹		xxxxxxxx (11)	xxxxxxxx (14)	xxxxxxxx (13)	xxxxxxxx (9) ²⁶²

²⁵⁸ Centre-ville : ici entendu en particulier comme la partie de la ville où se concentre l'essentiel des commerces.

²⁵⁹ Le nombre d'occurrences n'est pas égal au nombre de PI : plusieurs activités peuvent être attribuées à une PI.

²⁶⁰ Trois personnes sont bénéficiaires de l'aide au permis, qui se déroule 3x/semaine au centre-ville de Clermont-Ferrand, ce qui induit un biais. Le nombre de 8 est dès lors trop élevé.

²⁶¹ Destination régulière : minimum 1x par mois.

²⁶² Une personne est domiciliée au centre-ville, ce qui induit un léger biais.

6.3.8. La gestion des difficultés et des imprévus²⁶³

Nous essayons ici de comprendre la manière dont les enquêtés expliquent gérer les difficultés et les imprévus qu'ils rencontrent régulièrement et que nous avons abordé précédemment. Cela revient à identifier les ressources qui sont mobilisées pour répondre à ces difficultés. Nous verrons également si ces ressources peuvent être directement liées au contexte de chacune des agglomérations et donc, si les politiques publiques en place peuvent s'en saisir pour les mettre en avant en tant que compétences et s'en inspirer pour l'adaptation des infrastructures et les accès à la mobilité.

Ces ressources pour répondre aux difficultés de la mobilité quotidienne ont été identifiées dans le tableau 41. Le nombre de personnes interrogées qui ont affirmé y avoir recours régulièrement est recensé pour chacune des agglomérations, de sorte à en proposer une vue d'ensemble et faciliter la mise en évidence des différences entre agglomérations.

La plus courante est la connaissance fine du réseau routier, de transports publics, cyclable ou encore piéton et des détours, raccourcis ou alternatives à disposition. Une grande partie des personnes interrogées y a recours, indépendamment de l'agglomération, et ceci en particulier pour les déplacements en transports en commun, qui s'avèrent être souvent complexes :

'On joue avec les trams, les correspondances. Par exemple vous prenez le C, vous arrivez à Chavant, vous avez le A qui va à Grand-Place (...)' (GR14).

En voiture, beaucoup le font en vue d'éviter certains axes et les problèmes de congestion :

'Oui, oui, je connais...je ne connais pas le nom des rues par cœur mais je connais toutes les combines, oui j'ai commencé en tricycle, en patin à roulettes, en skateboard, en vélo, en vélomoteur, en moto et puis maintenant en voiture. Je connais bien Genève oui et je ne me faufile pas

²⁶³ Codes 20, 21, 22, 23, 26 et 33 ATLAS.ti

dans la circulation, mais disons que je connais toutes les combines, donc...j'aime bien Genève pour ça, je connais par cœur' (GE5).

La planification du temps est une autre ressource citée fréquemment, excepté à Berne, où seules trois personnes mentionnent cet aspect. Il s'agit en particulier d'aménager des marges temporelles dans les déplacements, afin d'assurer leur bonne réalisation et éviter les retards :

'Donc là je fais ça, donc j'ai totalisé les trajets que j'ai faits, que ça soit à pied, les arrêts et tout ça et j'ai mis 68, donc j'ai arrondi à 70 minutes. Et ce n'est pas encore...il y aura des...il faudra encore prendre une marge parce que voilà' (GR8).

D'autres prévoient leurs déplacements à des heures bien précises afin de ne pas être confrontés à l'absence de stationnement, à des problèmes de congestion sur la route ou de place dans les transports publics :

'Ich nehme es jetzt trotzdem, weil ich weiss, dass es um halb sechs, halb sieben, Plätze hat'²⁶⁴ (BE1).

Consulter les plans, les horaires de transports publics ou utiliser un GPS en voiture, sont des manières courantes aussi de garantir le bon déroulement d'un déplacement. Ce n'est cependant pas le cas à Clermont-Ferrand, où une seule personne le déclare, mais cela est aussi dû au fait que ce point concerne pour l'essentiel les usagers de transports publics.

Il en va de même à propos du fait de demander et de s'informer, soit auprès de connaissances ou de passants, soit auprès d'employés des transports publics comme les chauffeurs. Quatre personnes y font régulièrement recours à Grenoble, afin d'assurer la réalisation correcte de leurs déplacements en transports publics, parfois très complexes :

'D'abord quand je monte je demande au chauffeur, toujours. Je vais à tel endroit, alors lui me dit quand je dois descendre (...)' (GR3).

À nouveau, les clermontois ne sont pas concernés par la combinaison et l'enchaînement d'activités, qui consiste à en réaliser plusieurs au cours du même déplacement et qui permet de réduire leur nombre. Cela est

²⁶⁴ *'Je la prends quand même (la voiture), parce que je sais qu'à 17h30, 18h30, il y a de la place'.*

probablement aussi lié à l'usage de la voiture, qui n'oblige pas, lorsque l'on dispose d'infrastructures favorisant son usage, à repenser les trajets de cette manière.

En revanche, le changement de mode apparaît dans les quatre agglomérations à plusieurs reprises, et chez six grenoblois. Parmi ces cas, trois types de changements apparaissent souvent : soit finir un déplacement à pied lorsque des problèmes surviennent en transports publics (retards, connexion ratée, pannes, etc.) ; soit laisser sa voiture et prendre les transports publics, ou éventuellement marcher pour se rendre au centre-ville ; enfin, renoncer dès le départ à un mode et en choisir un autre en fonction des circonstances (par exemple : prendre le train pour éviter un trajet fatigant sur l'autoroute).

'Si j'ai loupé le bus, ça ne fait rien, je continue à pied, à l'arrêt suivant. Si je ne l'ai pas là, je continue à pied' (GR11).

Quatre personnes interrogées nous ont également confié braver des interdits lorsque cela peut faciliter les déplacements et réduire les risques :

'C'est pour ça que je roule sur les trottoirs. Je me dis que les voitures ont beaucoup plus de mal à venir sur les trottoirs. Sinon je roule en sens inverse' (GR2, à vélo).

Réduire les retards :

'Je suis arrivée pile-poil à 16h30 devant l'école parce que...j'ai pris le sens interdit' (CF3, en voiture).

Ou réduire les coûts :

'Wenn du es nicht glaubst, dann kann ich dir es zeigen, (...) einen solchen Haufen an Bussen zahlte ich jetzt ab wegen Schwarzfahren'²⁶⁵ (BE9, en transports publics).

Si l'on considère chaque agglomération individuellement, nous nous apercevons que Berne est un cas particulier où les personnes interrogées, mis à part la fine connaissance du réseau et des alternatives, ne font que

²⁶⁵ *'Si tu ne le crois pas, alors je peux te montrer, (...) un tel tas de contraventions à payer maintenant parce que je resquille'.*

peu appel aux diverses ressources énumérées, en comparaison avec les trois autres cas. Clermont-Ferrand concentre l'essentiel des récurrences entre la fine connaissance du réseau et des alternatives et la planification du temps de déplacement. À Genève et à Grenoble, les ressources mobilisées sont les plus variées. Les Genevois sont par ailleurs les seuls à faire usage d'internet de manière régulière. Ceci s'explique par la qualité du site des TPG et Unireso, qui est plébiscitée.

La lecture de ces informations peut aussi se faire par une autre entrée, celle du mode de déplacement, à l'image du tableau 42, afin de voir si les usagers d'un mode font appel à des ressources en particulier. Alors que les premières ressources des automobilistes sont 'connaître, alternatives', 'planification temps' et 'changer mode', celles des usagers des transports publics diffèrent quelque peu : 'connaître, alternatives', 'planification temps', 'demander, s'informer' et 'combinaison'. Etant donné le peu de cas de marche et de vélo, cet exercice ne met rien de tel en évidence.

La combinaison de ces deux différentes lectures des entretiens offre des pistes quant aux leviers d'action des politiques : d'une part en mettant l'accent sur les ressources qui sont le plus utilisées, selon les agglomérations, et qui ne sont pas celles attendues, si l'on pense aux études sur l'accessibilité. D'autre part, en considérant celles qui correspondent à un mode en particulier, sachant qu'en fonction des politiques menées, chaque agglomération, nous l'avons vu, offre des accessibilités plus ou moins aisées selon les modes.

Tableau 41 – Les manières de gérer les difficultés de la mobilité quotidienne

	Genève	Berne	Clermont-F.	Grenoble
Connaître, alternatives²⁶⁶	××××××××× (9)	××××××× (7)	×××××××× (8)	××××××××× (9)
Parking payant	×			
Planification temps	×××××× (6)	×××	×××××× (6)	××××× (5)
Consulte plans, horaires, GPS	××××	×××	×	××××× (5)
Demander, s'informer	×××	××	×	××××
Informations internet	××××	×		
Accompagnement	×		×	×
Voiture neuve ou de qualité	×			
Combiner	×××	×××		××××
Regrouper géographiquement	×	×	×	××××
Changer mode	××××	×××	××××	×××××× (6)
Choix résidentiel	×			
Test chemin	×			×
Se sentir sûr		×		
Offres		×		××
À domicile			×	×
Téléphone/courier			×	×
Interdits		×	××	×

²⁶⁶ Voir description ci-dessous.

Tableau 42 – Les manières de gérer les difficultés de la mobilité quotidienne, par mode

	Voiture (27) ²⁶⁷	Transports publics (18)	Marche (9)	Vélo (6)
Connaître, alternatives ²⁶⁸	20 ²⁶⁹	8	3	2
Parking payant	1			
Planification temps	12	5	2	1
Consulte plans, horaires, GPS	5	3	3	2
Demander, s'informer	2	6	1	1
Informations internet	2	3		
Accompagnement	1	1		1
Voiture neuve ou de qualité	1			
Combiner	4	5		1
Regrouper géographiquement	2	3		2
Changer mode	10	4	2	1
Choix résidentiel		1		
Test chemin		2		
Se sentir sûr				1
Offres	1			2
À domicile	1	1		
Téléphone/courier	1	1		
Interdits	2		1	1

²⁶⁷ Nombre de personnes interrogées utilisant le plus souvent ce mode de déplacement.

²⁶⁸ Voir description ci-dessous.

²⁶⁹ Les × sont remplacés par le nombre de cas. Jusque là, cela n'a pas été fait pour éviter toute extrapolation statistique sur des données qualitatives.

Explications tableaux 41 et 42 :

- Connaître, alternatives : connaissance fine du réseau routier, de transports publics, cyclable ou encore piéton et des détours, raccourcis ou alternatives à disposition.
- Parking payant : préférence pour les parkings payants en cas de difficulté à disposer de stationnement gratuit (gain de temps).
- Planification temps : anticipation et aménagement du temps nécessaire à chaque étape et d'une marge pour réaliser les déplacements.
- Consulte plans, horaires, GPS : recours aux plans de réseaux, horaires de transports publics ou au GPS pour les automobilistes.
- Demander, s'informer : demande d'informations auprès de connaissances ou d'employés des transports publics, par exemple auprès d'un chauffeur de bus.
- Informations internet : recherche de l'itinéraire et des informations inhérentes sur internet, par exemple sur le site des opérateurs de transports publics.
- Accompagnement : réalisation des déplacements en étant accompagné.
- Voiture neuve ou de qualité : choix de la voiture en fonction de sa fiabilité.
- Combiner : combinaison ou enchaînement de plusieurs activités pour éviter la multiplication de trajets.
- Regrouper géographiquement : regroupement d'activités ou de services tels que les achats, le médecin, etc. en vue de faciliter les déplacements, de les rendre moins complexes.
- Changer mode : passage à un autre mode de déplacement pour détourner ou éviter une difficulté, par exemple descendre du bus et finir le trajet à pied en cas de panne ou de retard.
- Choix résidentiel : choix du domicile en fonction de ses déplacements, notamment du lieu de travail.
- Test chemin : test de l'itinéraire avant que le déplacement soit nécessaire.

- Se sentir sûr : adoption d'une attitude sûre pour éviter les problèmes d'insécurité en cours de déplacements.
- Offres : recours aux rabais ou réductions pour personnes âgées ou aux moyens modestes, ou aux offres de promotion, par exemple en train, afin de pallier aux problèmes de coûts élevés des déplacements.
- A domicile : recours aux services de livraison, d'envoi ou de visites à domicile afin d'éviter les déplacements à l'extérieur.
- Téléphone/courrier : appels ou envois de courriers en remplacement d'une rencontre, et donc d'un déplacement.
- Interdits : recours à des interdits tels que resquiller en transports publics ou emprunter une route en sens interdit pour réduire le temps ou le coût de déplacement.

6.3.9. Le rapport à la voiture²⁷⁰

Ce dernier point d'analyse qualitative des entretiens tente d'apporter des éclairages supplémentaires, notamment sur les raisons de la variété et d'étendue moindres des difficultés rencontrées en voiture, en rapport avec les transports publics, alors même que ses utilisateurs sont les plus nombreux dans le corpus de personnes interrogées. Plus précisément, 27 d'entre elles déclarent que ce mode de déplacement est le plus couramment utilisé au quotidien. Pourquoi rencontrent-elles donc aussi peu d'obstacles en voiture alors que toutes les politiques publiques des quatre agglomérations s'attachent depuis plusieurs années à en réduire l'usage ou du moins à le rendre moins aisé ?

L'attachement à la voiture n'est pas plus fort dans un terrain en particulier. Nous aurions pu cependant le présager à propos de Genève ou, surtout, Clermont-Ferrand, au regard de leurs trajectoires. Certes, cette impression ressort de manière plus évidente lorsque l'on mène les entretiens à Clermont-Ferrand, mais cela vient plus du fait que 11 des 15 personnes interrogées utilisent essentiellement la voiture pour se déplacer. Néanmoins, il est certain que l'attachement qui est porté à la

²⁷⁰ Code 56 ATLAS.ti

voiture y est facilité par les contraintes moindres qui viennent à son
encontre dans cette agglomération, et c'est également le cas à Grenoble, si
l'on exclut son usage au centre-ville. Au fil des entretiens, nous apprenons
qu'elle reste nécessaire aux yeux de nombreuses personnes, qui éprouvent
par ailleurs du plaisir à la conduire. Il est vrai que le plaisir d'être
conduit, à l'inverse, en transports publics, n'apparaît que très peu. La
voiture donne une impression de maîtrise du trajet, ceci en restant dans
une sphère privée qui est souvent plébiscitée :

'Oui, ma voiture, c'est ma deuxième maison' (GR13).

Elle permet, de plus, des déplacements spontanés, une indépendance, qui
rappellent le sentiment de liberté et d'évasion qu'on lui attribue encore
souvent :

*'Ich wollte diesen Luxus haben, dass ich das immer vor der Tür draussen
habe und immer brauchen kann. Dass wenn man es braucht, gerade
hat'²⁷¹ (BE3).*

Chez plusieurs enquêtés, la voiture est au cœur même des projets qu'ils
nourrissent. Le recours aux transports publics ou à la marche est alors
considéré comme provisoire, en attendant mieux :

*'Et ensuite j'investirai dans une voiture. Bon, pas neuve, bien entendu,
parce que je ne pourrai pas, je ne suis pas la banque. Mais oui, une petite
voiture d'occasion, et j'espère l'année prochaine pouvoir enfin partir, ne
serait-ce qu'une semaine' (GR9).*

Ainsi, son absence peut être mal vécue :

'Oui, quand je n'avais pas de voiture, j'étais malheureuse' (CF5).

En revanche, l'effort financier considérable que l'usage de la voiture
requiert est très présent, bien qu'il semble s'amoinrir, voire disparaître,
dès lors que les automobilistes abordent la question du coût des
transports en commun. Cet effort financier peut s'avérer pénible et révéler
des écarts sociaux qui créent un malaise :

²⁷¹ *'Je voulais avoir ce luxe, de l'avoir toujours dehors devant la porte et de pouvoir toujours
l'utiliser...quand on en a besoin, on l'a à l'instant'.*

‘En fait, je travaillais pour payer ma voiture, quand on a un petit revenu, c’est ça le problème. Une voiture qui tombe souvent en panne, ça engloutit un salaire. (...) J’ai pris l’autoroute de Bordeaux qui est nouvellement ouverte. (...) Je l’ai prise, juste pour voir un peu. Il n’y a que des Espace sur la route. Il y a quand même une bonne fracture sociale, et moi, je suis dans le bas du bas’ (CF10).

6.4. Des discours et des adjectifs pour qualifier les modes de transport²⁷²

A l’occasion des entretiens, nous avons souhaité relever les 3 adjectifs qui semblaient pertinents pour les enquêtés pour décrire la voiture, puis les transports publics, et enfin la marche/le vélo, ou les modes doux, non motorisés.

D’un point de vue méthodologique, quelques réserves s’imposent à ce propos : d’une part, les adjectifs cités par une même personne ne correspondaient de loin pas toujours précisément à ce qui avait été dit auparavant, tout au long de l’entretien. Les conditions d’utilisation de chacun des modes questionnés et les activités pour lesquelles ils y recourent ne peuvent bien entendu pas apparaître en ne citant que des adjectifs. Dans certains cas même, ils étaient à l’opposé de ce qui avait été dit sur les mêmes modes, mais sous forme de discussion. D’autre part, cette question a été très peu appréciée et a conduit, dans quelques cas, soit à refuser catégoriquement d’y répondre, soit à n’en donner qu’un ou deux, ou encore à la perte de toute spontanéité en se forçant à trouver des adjectifs, ce qui explique aussi en partie ces contradictions.

Ce n’est pas tant les adjectifs mêmes qui nous intéressent avec les tableaux 43 à 46 suivants, puisqu’ils ne varient pas particulièrement dans chaque agglomération, mais la proportion de ceux qui ont été qualifiés de positifs – en vert – et les autres, négatifs – en rouge. Malgré les biais énumérés ci-dessus, il est frappant de constater que les résultats des politiques publiques concordent parfaitement avec tous les tableaux.

²⁷² Code ATLAS.ti 1, 2, 3.

A Genève, ce sont les transports publics qui récoltent le plus d'attributs négatifs, contrairement à la marche et au vélo²⁷³. La voiture y est aussi passablement critiquée, ce qui peut s'expliquer par les grandes difficultés que rencontre la circulation privée motorisée dans une ville voiture, certes, mais qui a aussi atteint ses limites, comme plusieurs personnes nous le confirment dans les entretiens.

A Berne, les transports publics sont perçus de manière extrêmement positive. Les seules cases rouges correspondent d'ailleurs au même adjectif : cher. Les presque 40 années de coordination urbanisme-transports que Berne a derrière elle se lisent aussi dans les adjectifs à propos de la voiture, moins bien perçue, tout comme le vélo et la marche, résultat plus étonnant cependant. Nous pouvons le lier aux analyses qualitatives, qui ont en effet montré que les difficultés liées à ce mode, qui bénéficie pourtant de nombreux aménagements, sont récurrentes, en particulier quant à la dangerosité du réseau cyclable.

A Clermont-Ferrand, les transports publics sont les plus mal perçus, suivis de la marche et du vélo. La quasi-totale absence d'aménagements pour les modes doux et les politiques tardives de relance du tramway, qui est ressortie dans les entretiens, expliquent ce résultat. Enfin, la voiture est la mieux évaluée, résultat qui rappelle les accessibilités aisées qui lui sont offertes dans cette agglomération, malgré des mesures restrictives qui commencent à faire effet.

Enfin à Grenoble, le vélo et la marche sont les plus appréciés. Malgré leur dangerosité – mais qui toutefois ne concerne pas que Grenoble – plusieurs personnes nous ont expliqué en quoi la ville est bien adaptée à ces modes. Le fait que la voiture et les transports publics soient assez proches, peut se lire à nouveau dans la double trajectoire des politiques de l'agglomération, l'une tournée sur les transports publics au centre, l'autre sur l'usage de l'automobile, en périphérie.

²⁷³ A noter que bien que les cyclistes y soient plus rares que dans d'autres agglomérations comme Berne, la question a été posée à tous et pour tous les modes.

Tableau 43 – Adjectifs pour qualifier les modes de transport, Genève

<i>Genève</i>		
transports publics		
rapide	économique	commode
cher	mal informé	sale
pratique	nécessaire	beau
pratique	distrayant	froid (usagers)
organisé	bien	améliorable
stressant	promiscuité	agressivité
pratique	confortable	accessible (prix)
organisé	fiable	mène au but
confortable	attente	chaleur
cher	social	arrêt
tranquille	efficace	cher
retard	nécessaire	convenable
pratique		
voiture		
essentiel	plaisir	pratique
agréable	nécessaire	cher
pratique	nécessaire	nécessaire
cher	liberté	paysage
rend service	pratique	indispensable
pratique	facile	sécurité
indépendance	liberté	confortable
rapide	sécurité	confortable
sécurisant	économique	confortable
spacieux	rapide	cher
bryant	polluant	encombrant
pratique	utile	cher
rapide	polluant	confortable
contrariant	lourd	polluant
pas nécessaire		
vélo/marche		
agréable	sain	extérieur
relaxant	rythmé	bien
sain	beau	liberté
nécessaire	extérieur	obligation
dangereux	relaxant	dangereux
écologique	sportif	économique
facilitant	économique	sportif
économique	écologique	sportif
rapide	fragilité	sain
sympa	en progression	sain
parfait	économique	

Tableau 44 – Adjectifs pour qualifier les modes de transport, Berne

Berne		
transports publics		
pratique	mène au but	utile
interessant	fiable	ponctuel
confortable	agréable	intéressant
indispensable	utile	facilitant
mène au but	pratique	habituel
quotidien	pareil/stable	rapide
cher	connecté	confortable
bien	économique	privilegié
relaxant	confortable	cher
cher		
voiture		
flexible	pratique	mobile
gagne du temps	confortable	agréable
rapide	liberté	pratique
simple	confortable	inutile
pratique	confortable	gagne du temps
polluant	mène au but	luxueux
pratique	pratique	confortable
rapide	mauvais	luxueux
cher	pratique	flexible
confortable	statut social	pratique
cher	cher	rarement utile
confortable	super	
vélo/marche		
sain	écologique	utile
sportif	gagne du temps	pratique
dangereux	dangereux	social
sain	pratique (trajets courts)	dangereux
pratique	sportif	rapide (trajets courts)
pratique	rapide	dépend du temps
laid	dégoûtant	repoussant
bien	sain	pratique
écologique	sain	pratique

Tableau 45 – Adjectifs pour qualifier les modes de transport, Clermont-Ferrand

Clermont-Ferrand		
transports publics		
rapide	proximité	social
nécessaire	manque d'accessibilité	économique
économique	pratique	rapide
fréquent	économique	pratique
économique	confortable	pratique
rend service	commode	efficace
stressant	pratique	cher
lent	en retard	obligation
pas pratique	pratique	mène au but
plein	cher	pas très accessible
voiture		
plaisir	autonomie	rapide
utilitaire	liberté	agrément
nécessaire	praticité	facilité
économique (temps)	cher	pratique
nécessaire	pratique	mène au but
confortable	pratique	cher
pratique	mène au but	rapide
valorisant	pratique	rend service
commode	pratique	consommation
confortable	agréable	déstressant
pratique	avantageux	pratique
cher	indispensable	pratique
rapide	cher	
vélo/marche		
relaxant	agréable	bonheur
économique	sportif	rapide
dangereux	compliqué	sain
sportif	écologique	rapide
pratique	économique	fatigant
agréable	sportif	agréable
déstressant	extérieur	sain
peu pratique	sain	indépendant
dangereux	gratuit	pratique
économique	sain	accessible

Tableau 46 – Adjectifs pour qualifier les modes de transport, Grenoble

<i>Grenoble</i>		
transports publics		
excellent	pratique	mène au but
économique	relaxant	social
pratique	mène au but	cher
pratique	agréable	pratique
confortable	rapide	économique
bien	ponctuel	pas ponctuel
plein	pas accueillant	écologique
social	cher	rapide
économique	pratique	cher
beau	agréable	
voiture		
pratique	indépendance	confortable
agréable	pratique	utile
spontané	pratique	mène au but
congestion	pratique	confortable
rapide	autonomie	rapide
nécessaire	nécessaire	polluant
cher	pratique	indépendance
polluant	cher	cher
inaccessible	polluant	beau
indispensable	cher	
vélo/marche		
rend service	adapté (ville plate)	pas encombrant
dangereux	agréable	sport
mène au but	inconfortable	dépend du temps
silencieux	pratique	relaxant
dépend du temps	dangereux	avantageux
pratique	sportif	social
indépendance	agréable	sain
convivial	sain	dynamique
extérieur	beau	agréable
évasion		

Les tableaux d'adjectifs viennent clore les analyses qualitatives de ce chapitre, suite auxquelles, avant de conclure, nous procéderons aux tests d'hypothèses définitifs.

6.5. Synthèse: compétences de mobilité et inégalités sociales

Les résultats qualitatifs issus du travail de terrain apportent des éléments complémentaires aux tests des hypothèses H2 et H3, réalisés de manière partielle en fin du chapitre précédent. Ils précèdent la conclusion générale, qui reprend les différentes facettes de la notion de motilité et d'inégalités sociales, en opérant un retour théorique. Elle les lie aux trajectoires des quatre agglomérations suisses et françaises, ainsi qu'aux résultats des deux approches méthodologiques, qualitative et quantitative, pour comprendre les leviers que les politiques publiques pourraient activer.

6.5.1. Une approche qualitative des compétences d'usage : les ressources mobilisées pour gérer les obstacles de la mobilité quotidienne

Pour mémoire, la première hypothèse H1 a révélé que la matérialisation des politiques qui ont été menées dans les quatre agglomérations depuis la période de l'euphorie automobile s'est concrétisée par des accessibilités et des contextes locaux distincts. Avec les deux hypothèses suivantes H2 et H3, il est question aussi bien des difficultés identifiées précédemment que des ressources que les soixante personnes interrogées doivent mobiliser pour vivre au mieux leur mobilité quotidienne. Ces ressources, autrement dit les manières de gérer les obstacles et les difficultés rencontrées de manière régulière, correspondent à l'une des composantes de la notion de motilité, les compétences.

Différents types de matériaux se rapportent à ces hypothèses : au-delà des analyses statistiques, qui les ont provisoirement confirmées, nous disposons des fiches de mobilité individuelles et de tous les aspects que les entretiens ont pu mettre en évidence, à savoir la vie dans l'agglomération, les difficultés de mobilité et les tableaux qui les recensent, les contraintes liées aux variations d'itinéraires ou au temps de déplacement, le recours aux transports publics et aux abonnements, l'aide dont disposent les personnes interrogées dans leurs déplacements, les manières de gérer les obstacles rencontrés, ainsi que le rapport entretenu avec la voiture. Enfin,

les tableaux d'adjectifs nous aideront à comprendre la perception qu'elles ont des différents moyens de déplacements, par agglomération.

Pour rappel, la seconde hypothèse suppose que : '*H2 : Les spécificités des accessibilités offertes par les moyens de transports dans chaque contexte conduisent les personnes à développer des compétences d'usage singulières. Ces compétences fondent des cultures de la mobilité propres à chaque contexte. Celles-ci s'imposent comme des normes dans l'utilisation des moyens de transport, et agissent par ce biais sur les politiques publiques en marquant leurs référentiels*²⁷⁴.

Les fiches individuelles de mobilité²⁷⁵ confirment clairement un lien entre les résultats des politiques publiques et les cultures de mobilité que ceux-ci ont créées. Les usages des différents modes de déplacements y correspondent, mis à part celui de la voiture à Grenoble, où seules 5 personnes y ont le plus souvent recours. Ailleurs, la moitié des enquêtés genevois l'utilisent pour la plupart de leurs trajets, et une majorité de Clermontois. Ces derniers, au nombre de 11, bénéficient d'un contexte adapté et encore persistant. Malgré le développement des transports publics de ces dernières années, et les mesures d'accompagnement comme la diminution progressive du stationnement gratuit en ville, beaucoup continuent de s'y rendre en voiture. À Genève, les effets du contexte local sur les compétences d'usage sont aussi évidents. La double accessibilité qui la caractérise, aussi bien en voiture qu'en transports publics, se retrouve dans la répartition des modes les plus utilisés pour se déplacer. Toutefois, elle ne touche pas les groupes de population de la même manière : les familles monoparentales effectuent la plupart de leurs trajets en voiture, alors que les personnes de faibles revenus recourent aux transports publics ou à la marche. Tous deux doivent dès lors affronter des difficultés différentes, caractéristiques de cette double accessibilité²⁷⁶. En effet, les automobilistes sont confrontés aux problèmes récurrents de congestion et de stationnement et les usagers des transports

²⁷⁴ Au sens d'idées ou doctrines globales.

²⁷⁵ Voir point 6.3. 'Les caractéristiques de la mobilité quotidienne et de la vie dans l'agglomération'.

²⁷⁶ À Ce propos : point 4.4.1. 'Genève : la double accessibilité au centre pour sortir de la politique du tout automobile'.

publics à des destinations qui ne peuvent s'atteindre, dans de nombreux cas, qu'en bus, malgré l'extension continue des lignes de tramway depuis les années 1990. Ces usages parallèles sont d'autant plus problématiques que Genève est très dense et dispose donc d'un territoire restreint à cet effet. Ce double problème apparaît également à Grenoble, bien que sous une autre forme. En effet, la double accessibilité y est localisée sur des portions de territoire distinctes : en automobile en périphérie et en transports publics au centre, notamment en tramway. Il est vrai, les lignes de bus, nettement moins efficaces, sont plus développées hors du centre. Ceci crée une qualité du réseau en plusieurs niveaux, inégaux, entre les zones de l'agglomération grenobloise. Sa double trajectoire a également pour conséquence que les revenus moins confortables s'établiront hors du centre, où l'usage de la voiture est plus adapté. C'est pourquoi ceux qui n'en possèdent pas souffrent de son absence et sont conduits à développer des compétences de mobilité très complexes en termes d'organisation et de connaissance du réseau de bus, que l'on ne retrouve pas dans les autres contextes. Les bernois, qui ne sont qu'une minorité à recourir essentiellement à la voiture, n'ont pas à développer des compétences aussi élaborées qu'à Grenoble, en raison de l'efficacité et la densité du réseau de transports publics, dont ils bénéficient depuis plus longtemps. Nous y trouvons une culture de mobilité propre, certes, avec une répartition équilibrée entre les différents modes, y compris la marche et le vélo, mais des compétences qui n'ont pas été développées sous la contrainte. Toutefois, nous verrons que les cyclistes y rencontrent plus de difficultés, même s'ils sont plus nombreux qu'ailleurs. À Berne, les destinations se concentrent pour l'essentiel à l'intérieur de l'autoroute de contournement²⁷⁷ : les modes diffèrent donc, mais pas les destinations. Enfin, le nombre de destinations et d'activités déclarées lors des entretiens varient selon les agglomérations : elles sont moins nombreuses à Clermont-Ferrand et Grenoble, et les plus nombreuses à Genève²⁷⁸.

²⁷⁷ Voir point 6.3. 'Les caractéristiques de la mobilité quotidienne et de la vie dans l'agglomération'.

²⁷⁸ Tableau 31

Les manières de varier les itinéraires²⁷⁹ expriment une autre facette des difficultés de la mobilité à Grenoble, du fait qu'elles y sont subies, du moins en transports publics. Ces variations peuvent être choisies, pour le plaisir du changement, ou subies, par manque d'autres alternatives. Elles reflètent un type de ressources particulier, en demandant une organisation et une connaissance du réseau fines. Le tableau correspondant met en évidence les deux agglomérations françaises, mais elles se distinguent de deux manières : d'abord par le mode de transports, ensuite par le plaisir éprouvé pour ces variations à Clermont-Ferrand, en voiture et, au contraire, leur contrainte à Grenoble, en transports publics. Enfin, elles sont dans le premier cas caractéristiques des déplacements de loisir, dans le second de ceux professionnels.

Les compétences sont difficilement observables sur la base des analyses du temps de déplacement. Les activités déployées concernent toutes les loisirs, et aucune agglomération ne se distingue en particulier²⁸⁰.

Les abonnements aux transports en commun²⁸¹ représentent un autre type d'entrée pour évaluer les compétences mises à l'œuvre, notamment en termes de multimodalité. Berne surtout, mais Genève aussi, concentre les personnes qui en possèdent le plus, alors même qu'il ne s'agit pas toujours de leur mode de transport principal. Les réductions conséquentes que proposent les opérateurs dans les deux contextes français ne semblent donc pas jouer de rôle décisif, même si elles sont évoquées de façon régulière.

Le recensement des différentes manières de gérer les difficultés²⁸² de mobilité fournit des indications précieuses quant aux leviers que peuvent activer les politiques publiques, et qui sont discutés en guise de conclusion. Le plus évident, et qui concerne toutes les agglomérations, a trait aux compétences de connaissances fines des réseaux et des infrastructures, quel que soit le mode, et des alternatives disponibles en cas de problème, ou pour améliorer un trajet en temps ou en confort. Il est

²⁷⁹ Tableau 36

²⁸⁰ Tableau 37

²⁸¹ Tableau 39

²⁸² Tableaux 41 et 42

suivi des compétences de planification du temps et du changement de mode. La question des abonnements de transports publics peut se rapporter à ce dernier, car leur possession facilite les déplacements multimodaux. La marge de l'action publique n'est pas négligeable si l'on considère que ces changements se font souvent en faveur de la marche à pied, et non du passage de la voiture aux transports publics. C'est à Clermont-Ferrand que la variété des ressources mobilisées est la plus faible, mais elle correspond à l'usage intensif de l'automobile. Genève se distingue par la grande qualité des informations fournies par les sites Unireso et TPG et l'usage fréquent qui en est fait permet de considérer les possibilités étendues que peuvent offrir ce type de plateformes.

Certaines compétences sont en outre plus appropriées à un mode de transport en particulier. La connaissance fine du réseau et de ses alternatives, la planification du temps et le changement de mode concernent avant tout l'usage de la voiture. Ce dernier aspect est par ailleurs à considérer par les politiques qui visent à favoriser les transports publics, notamment dans les agglomérations françaises où les abonnements restent rares chez les automobilistes. Les transports publics mettent en évidence des ressources supplémentaires, comme le fait de s'informer, de demander, ou de combiner les activités et les destinations.

Pour terminer, le rapport fort que les personnes interrogées entretiennent avec leur voiture²⁸³ persiste dans toutes les agglomérations, malgré les variations d'intensité de son usage. La maîtrise des déplacements qu'elle offre, tout comme la spontanéité et la préservation de la sphère privée représentent des atouts qui s'avèrent presque insensibles aux politiques qui tentent de s'y opposer. C'est cette stabilité, entre autres, qui fournit une piste d'explication supplémentaire à sa nécessité, surtout lorsque les alternatives en transports publics se développent en parallèle, comme c'est le cas à Genève ou à Grenoble. Cela peut se lire également dans les tableaux d'adjectifs²⁸⁴, qui résument bien la matérialisation des politiques qui ont été menées dans chaque agglomération.

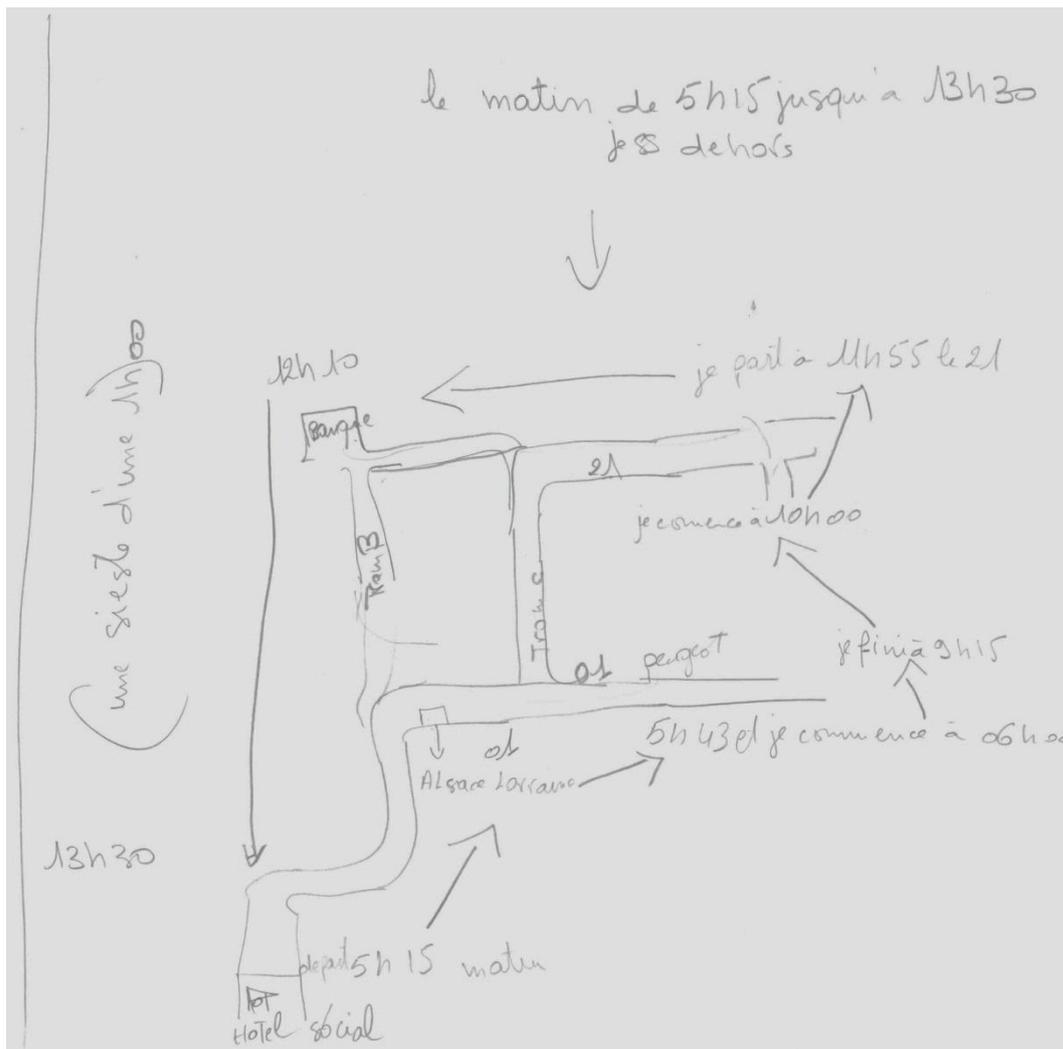
²⁸³ Voir notamment le point 2.1.2. sur l'évidence sociale de la voiture.

²⁸⁴ Tableaux 43 à 46

Cette série de constats issus des analyses qualitatives confirme aussi bien l'hypothèse H2, en ce sens que nous nous trouvons effectivement face à des compétences d'usage singulières par agglomération et que celles-ci agissent en retour comme des normes de mobilité ; que l'hypothèse H3, car le terrain grenoblois a montré que sa double trajectoire a pour conséquence le développement de compétences spécifiques, mais complexes et subies, en transports publics, alors même que la ville bénéficie d'une image positive en raison des politiques menées dans ce domaine. À l'inverse, Clermont-Ferrand offre une cohérence entre l'usage de l'automobile ou des transports publics, et les infrastructures mises à disposition.

Pour comprendre l'ampleur des compétences qui se développent en réponse à ces difficultés, le cas grenoblois s'illustre bien avec le schéma suivant, réalisé par une utilisatrice captive des transports publics au cours de l'entretien.

Fig. 25 – Schéma des déplacements quotidiens, à Grenoble



6.5.2. Les politiques de réduction de l'automobile et de développement de transports publics contre les inégalités ?

La troisième hypothèse suppose que : *'H3 : les obstacles et difficultés rencontrés par les trois populations vulnérables dans leurs déplacements quotidiens dépendent des caractéristiques de l'accessibilité offerte par les différents moyens de transport dans chaque contexte étudié. Ces obstacles et difficultés ne sont pas nécessairement amoindris dans les agglomérations où ont été menées des politiques visant à promouvoir l'utilisation des transports publics et de la marche et à restreindre l'utilisation de l'automobile'.*

Cette dernière hypothèse H3 a été précédemment validée avec la seconde H2. Nous l'avons vu, la double trajectoire grenobloise favorise, certes, des compétences spécifiques, mais complexes et subies, en transports publics, alors même que la ville bénéficie d'une image positive en raison des politiques menées dans ce domaine. À l'inverse, Clermont-Ferrand offre une cohérence entre l'usage de l'automobile ou des transports publics, et les infrastructures mises à disposition. Cette cohérence réduit les difficultés rencontrées²⁸⁵.

En ce qui concerne la vie dans l'agglomération, toutes les quatre sont appréciées, pour des motifs différents. Mais les bernois sont les seuls à lier directement les qualités de leur ville avec celles du réseau de transports publics. Ils sont également nombreux à apprécier l'environnement alentour, tout comme à Clermont-Ferrand. Ceci est notamment dû à leur accessibilité aisée, en transports publics dans le premier cas, et en voiture dans le second. Ce type de déplacements de loisirs est moins évident à Genève et à Grenoble. L'ancrage et l'attachement à sa région, sa ville ou son quartier sont plus localisés dans les agglomérations françaises : alors que les genevois semblent tous attachés à la ville-centre et les bernois à leur région, les autres personnes interrogées revendiquent plus facilement une appartenance à leur commune ou leur quartier de domicile et/ou d'origine. Les localisations résidentielles nous montrent que c'est à Grenoble qu'elles sont le plus mal vécues, lorsqu'elles ne sont pas

²⁸⁵ Tableaux 32 et 33

choisies : en l'absence de moyens matériels et de voiture, habiter en périphérie et se déplacer quotidiennement de banlieue en banlieue s'avère vite complexe. Ces constats appuient la troisième hypothèse H3 car, encore une fois, les difficultés rencontrées semblent fortement liées à la cohérence entre le moyen utilisé et la matérialisation des politiques menées par le passé. Ainsi, c'est à Clermont-Ferrand que les personnes interrogées éprouvent le plus de plaisir à se déplacer, en voiture. Ce plaisir concerne aussi bien le tramway, alors qu'il n'est que peu utilisé. Ceci s'explique notamment par son usage non contraint, dans la majorité des cas. Le tramway grenoblois bénéficie également d'une image positive, cependant peu de personnes y ont accès pour leurs trajets quotidiens.

Les difficultés que nous avons énumérées, par modes de déplacements, apportent deux compléments de réflexion essentiels sur l'hypothèse H3. D'abord, elles sont bien plus nombreuses lorsqu'elles touchent à l'usage des transports publics, et un certain nombre de ces difficultés paraissent inhérentes au mode même plus que comme conséquence des politiques menées. Ensuite, la voiture peut poser problème par son absence, comme nous l'avons déjà évoqué. Il est cependant nécessaire de distinguer les nuances de ce problème, qui s'avère moins contraignant à Genève que Grenoble, par exemple. En effet, ce problème existe, mais il est lié au plaisir que procure la conduite automobile et à l'envie de posséder une voiture pour cette raison. Ceux qui s'en considèrent privés ne sont pas pour autant entravés dans leur mobilité quotidienne. Or, le même problème se révèle être un véritable obstacle à Grenoble, car il concerne avant tout ceux qui n'en ont pas les moyens financiers et, par conséquent, sont contraints d'établir leur domicile là où elle s'avère être la plus utile.

En-dehors de ce point à nuancer, pour un mode précis, les autres difficultés peuvent se lire par agglomération. Genève est la seule agglomération où l'accessibilité au centre n'est pas évoquée comme un problème, du moins pas de manière directe. La congestion et le stationnement se révèlent être, en revanche, éprouvants. À Berne, l'usage de la voiture s'avère moins difficile, mais il est aussi moins courant. À Clermont-Ferrand, c'est essentiellement le stationnement qui fait obstacle, mais pas par son absence, comme à Genève. Ici, le problème est lié aux mesures, qui se multiplient ces dernières années, en faveur de

places payantes au centre-ville. Cette réduction progressive du stationnement gratuit est très mal vécue et impose dans certains cas de revoir ses propres déplacements ou d'en modifier les destinations. Faute de transports en commun encore suffisamment développés, ces mesures restent mal acceptées.

Les difficultés qui concernent les transports publics sont les plus nombreuses à Genève, qui compte quasiment toutes celles qui ont été recensées. Leur nombre ne signifie par pour autant qu'elles sont plus marquées que dans les autres agglomérations. Toutefois, certaines sont particulières au cas genevois. C'est le cas des ruptures de charge qu'imposent, depuis peu, les nouvelles lignes de tramway qui traversent le centre-ville, des variations d'horaires trop fréquentes et uniques à Genève, ou encore de la complexité des distributeurs et des plans de zones du réseau, avec une multitude de type de tickets disponibles. Enfin, les nombreux chantiers sont évoqués à plusieurs reprises, malgré leur caractère provisoire. À Berne, le coût élevé et les ruptures de charge peuvent être, dans une certaine mesure, compensés par l'efficacité et la densité du réseau. Ici aussi, la complexité des distributeurs et la multitudes d'offres disponibles est critiquée. Clermont-Ferrand cumule toutes les difficultés inhérentes à un réseau de transports publics naissant : des temps d'attente ou de trajet pénibles, des distances trop importantes jusqu'aux arrêts, les ruptures et une desserte lacunaire, notamment hors du centre. L'absence de desserte de la gare par le tramway y est vivement critiquée. Grenoble est aussi concernée par les problèmes de temps, de distance à parcourir ou de ruptures, mais elle se distingue par une fréquence insuffisante et des incidents ou imprévus plus courants.

La pratique du vélo s'avère plus compliquée à Genève et à Berne. À Genève toutefois, les cyclistes sont peu nombreux. Ils sont en particulier incommodés par les problèmes d'insécurité et un réseau de pistes cyclables insatisfaisant. Les mêmes problèmes se retrouvent à Berne, qui compte plus d'usagers du vélo. La cohabitation avec les automobilistes, malgré le réseau de pistes cyclables, est jugée dangereuse. Grenoble compte également quelques cyclistes, mais souffre peu de ces questions.

Par ailleurs, Berne est la seule agglomération à ne pas poser problème avec les déplacements à pied.

Le tableau consacré à la pénibilité du temps de déplacements compte très peu de cas à Clermont-Ferrand²⁸⁶. Comme cela a déjà été évoqué, cela s'explique par des trajets en voiture peu contraignants, car nombreux mais cohérents avec le contexte local. Le temps plus pénible ressenti à Genève, en voiture, est lui imputable à la forte densité et aux problèmes récurrents de congestion. À nouveau, c'est à Grenoble et en transports publics que ce temps est le plus mal vécu, en particulier en raison des déplacements de banlieue en banlieue, courants dans nos entretiens.

L'aide de tiers²⁸⁷ ne réduit pas les obstacles de mobilité et, lorsque les personnes interrogées y recourent, cela ne modifie que peu, ou pas, leurs déplacements.

La fréquentation du centre-ville peut, en soi, s'avérer contraignante. Cette difficulté ne signifie pas pour autant qu'il est évité, puisque dans toutes les agglomérations, la grande majorité le comptent comme destination régulière. C'est à Genève et à Grenoble qu'il s'avère le plus pénible, ou le moins désiré, selon les cas. Cet état de fait ne s'explique pas par les activités qui y sont réalisées, car elles sont très variables en fonction du contexte. Il peut en revanche appuyer, à nouveau, la question de la cohérence entre l'accessibilité du centre-ville et le mode de transport qui la favorise. Aucun Bernois ne s'y rend systématiquement en voiture, et mis à part une personne, tous s'y rendent régulièrement.

Enfin, la question du coût est étroitement liée à la perception des personnes interrogées, et non du coût réel, en comparaison avec la voiture par exemple. Cette perception biaisée permet de justifier, dans bien des cas et dans toutes les agglomérations, le recours à cette dernière. En effet, l'addition de tickets de transport individuels s'avère élevée, lorsque ceux-ci sont comptés pour une famille et deux fois, pour l'aller aussi bien que le retour (en ville, par exemple). Cette addition est en général comparée au plein d'essence seul, et non au coût global de la voiture.

²⁸⁶ Tableau 38

²⁸⁷ Voir le point 6.3.6.

L'analyse des difficultés rencontrées lors des déplacements réguliers révèle que celles qui sont liées à l'usage de l'automobile dépendent de manière plus étroite des caractéristiques de l'accessibilité offerte par le contexte local que celles liées à l'usage des transports publics, qui semblent dépendre plus directement du mode de transport.

L'hypothèse H3 est confirmée, mais avec une nuance : elle concerne avant tout les agglomérations qui ont suivi une trajectoire de coordination des transports et d'urbanisme que nous qualifions d'intermédiaire, à savoir Genève et Grenoble. La double accessibilité ou la double trajectoire qui les caractérise implique un cumul des difficultés rencontrées. En revanche, Berne et Clermont-Ferrand présentent une plus grande cohérence sur ce plan. Pour la première, les difficultés sont effectivement amoindries, pour tous les modes à l'exception du vélo. Les politiques coordonnées semblent mettre trop de poids sur la triple mesure 'réduction de l'accessibilité automobile – réduction du stationnement au centre – amarrage de l'urbanisme au développement des transports publics'²⁸⁸, au détriment des modes comme la marche ou le vélo. Ce constat est d'autant plus important que la marche vient absorber²⁸⁹, au vu des analyses statistiques, la baisse de la part de la voiture et des transports publics et que dans le cas bernois, les cyclistes sont nombreux.

À partir de la confirmation des trois hypothèses, dont la dernière avec réserve, la conclusion qui suit vient questionner les marges et les leviers possibles de l'action publique.

²⁸⁸ Voir à ce sujet le point sur 'L'évaluation des politiques publiques'.

²⁸⁹ Pour autant, les tableaux d'analyses qualitatives consacrés aux difficultés n'en recense pas pour la marche.

Conclusion – Considérer le contexte local et les compétences d’usage : les possibles leviers des politiques publiques contre les inégalités sociales

En conclusion, un retour sur les apports théoriques aussi bien que les travaux de terrain nous rappelle le lien que nous avons choisi d’établir entre les politiques publiques de transports et d’urbanisme, la notion de motilité et les inégalités sociales. A partir des trois tests d’hypothèses, nous explorons à présent quelques pistes sur les aspects que les politiques publiques pourraient prendre en considération comme levier d’action, lorsqu’il s’agit d’inégalités sociales de mobilité.

L’échelle la plus large que nous avons analysée est celle des contextes institutionnels nationaux. Ceux-ci ont participé à la compréhension des contextes locaux : en France, les phases successives de décentralisation du pouvoir de l’Etat ont eu leur part d’influence sur les trajectoires des deux agglomérations. En Suisse, le système fédéral et le type de démocratie particulier qui est en vigueur ont des conséquences sur l’autonomie locale et la prise de décision, à l’image des votations majeures évoquées aussi bien à Genève qu’à Berne. Ainsi, les contextes nationaux²⁹⁰ ont en partie marqué les trajectoires locales, qui elles-mêmes ont produit des conditions d’accessibilité contrastées.

Les monographies des trajectoires des politiques de transports et d’urbanisme ont confirmé l’existence du paradoxe de l’automobile en ville (Kaufmann 2003 et 2004, Gallez et al. 2010), à savoir son caractère à la fois indésirable et indispensable. Indésirable car les mesures visant à réduire son usage se multiplient, et indispensable car au-delà des modes de vie auxquels elle est liée, elle cumule des caractéristiques que les alternatives offertes ne proposent pas : le confort, la spontanéité de son usage, le plaisir de conduire, les émotions qu’elle engendre (Sheller 2004), ceci dans une sphère privée, une ‘capsule domestique’ pour reprendre les termes de Urry (2007). Ce paradoxe n’est pas seulement théorique, il est apparu avec évidence dans les analyses qualitatives, en particulier à

²⁹⁰ Rappelons que les débats sur la globalisation ont parfois tendance à éclipser les échelles nationales, qui ne sont pour autant pas dénuées d’intérêt dans les recherches sur la mobilité (Edensor 2004).

Grenoble, où il est l'une des explications de sa double trajectoire. Dans cette agglomération, l'absence de la voiture au centre et, à l'inverse, sa forte présence en périphérie, viennent intensifier les difficultés de mobilité des personnes que nous avons interrogées. Toutefois, ce problème est naissant à Clermont-Ferrand, où malgré des obstacles très réduits en automobile, les mesures prises à son encontre commencent à se multiplier depuis quelques années, créant un décalage entre les décennies de politiques du tout-automobile et les nouvelles orientations de l'action publique.

Mais la voiture peut s'avérer être aussi un puissant discriminant social, ceci dans des contextes locaux particuliers. A nouveau, c'est le cas à Grenoble, où elle vient nourrir des projets personnels difficilement réalisables.

Le problème, hormis pour les déplacements de loisirs, est qu'elle ne résoudra pas pour autant la question des projets professionnels. Tout au plus, elle les rendra moins complexes, mais avant tout, elle viendra appuyer les injonctions à la mobilité, à l'origine même des inégalités sociales : l'acquisition d'une voiture peut permettre, en effet, de réaliser des trajets plus rapidement, mais surtout de parcourir de plus longues distances, d'accepter un emploi localisé dans une zone autrement inaccessible ou avec des horaires pénibles, nocturnes notamment. Encore faut-il disposer des moyens financiers suffisants. Les coûts que ce type de mobilité engendre, aux plans psychologiques aussi bien que matériels, sont conséquents (Fol 2009, Ong et Blumenberg 1998). Ces constats brisent le 'rêve' de l'automobile de ceux que Le Breton (2005) appelle les 'insulaires'²⁹¹, même si nos trois populations n'en sont pas et parcourent un territoire plus vaste. D'autre part, l'évidence sociale de la voiture n'est pas valable dans les quatre agglomérations, comme c'est le cas à Berne en particulier.

²⁹¹ Les trois groupes de population que nous avons retenus ne peuvent pas être qualifiés précisément comme tels, en ce sens qu'ils ne parcourent pas de territoire aussi réduit, loin de là.

L'arme du pauvre (Le Breton 2005²⁹²), de la personne à charge de famille monoparentale ou âgée, n'est pas nécessairement la voiture et, par extension, les déplacements qu'elle permet, mais les compétences et les ressources diversifiées auxquelles ces personnes savent recourir, en réponse à leurs difficultés de mobilité. En faisant un usage 'électif' de l'automobile plus que 'sélectif' (Dupuy 1999), celles-ci ne parviennent pas à résoudre les questions d'inégalités sociales avec ce moyen de transport. Ces compétences particulières sont négligées des politiques publiques : elles impliquent pourtant une connaissance précise et complexe des réseaux, une grande expérience pratique et le recours à toutes les alternatives susceptibles de faciliter les déplacements quotidiens. Mais elles ne sont pas seulement négligées, ou méconnues : celles auxquelles recourent les personnes interrogées sont en inadéquation avec les compétences valorisées dans les apports théoriques, puisqu'elles sont souvent pensées comme caractéristiques des plus favorisés. Au contraire, l'homme d'affaires ou le chef d'entreprise fera appel à une gamme plus réduite de compétences, en étant moins mobile dans le sens de changement social, de rôles et de positions, et non de déplacements effectifs (Montulet 1998 et 2004).

Le rôle des accès n'est pas négligeable, mais c'est essentiellement leur qualité qui pose problème, plus que leur absence. Par ailleurs, il est dans bien des cas associé à une forte densité urbaine (Power 2001). Pourtant, la morphologie de l'agglomération bernoise, qui présente à la fois une densité moindre, et des difficultés de mobilité réduites par rapport à Genève notamment, tend à montrer qu'elle n'est pas toujours à même de réduire de manière aussi directe les inégalités. Clermont-Ferrand le montre aussi, pour des raisons opposées. Garantir l'accessibilité ne suffit pas, les recherches mentionnées dans le domaine des *transport studies* et les réponses d'ingénierie auxquelles font appel les politiques publiques en témoignent. Elles rappellent le cas des agglomérations suisses alémaniques, qui ont appliqué des politiques coordonnées depuis quelques décennies et se sont vu attribuer le qualificatif de '*best practice*' (Kaufmann 2004). Berne en fait partie et, en parallèle aux mesures de

²⁹² Sur ces questions, voir aussi la recension de l'ouvrage de Maksim (2007).

réduction de l'accès automobile, l'accès en transports publics a été largement favorisé et réalisé. Mais cela ne s'est pas fait au nom de principes d'équité sociale, même si le travail qualitatif de terrain y a révélé des obstacles moins marqués qu'ailleurs. Grenoble est l'une des agglomérations françaises qui bénéficient de cette image positive, alors qu'elle présente les mobilités les plus complexes et pénibles.

En théorie, la mobilité n'est pas égale aux déplacements dans l'espace et le temps, du moins pas seulement. En pratique, c'est-à-dire au sein de l'action publique, en revanche, c'est souvent le cas. En tant que capital, socialement valorisé (Kaufmann 2002), cela revient à supposer que les politiques publiques considèrent que l'insertion sociale passe nécessairement par les déplacements. C'est en cela que la mobilité comme valeur pose problème. Les aides à la mobilité l'attestent²⁹³ et soutiennent cette équation, qui n'est pas valable dans un objectif de réduction des inégalités sociales.

En dépit de ces constats, la mobilité peut constituer un levier de l'insertion si elle est considérée dans son ensemble, comme le propose la notion de motilité. Mais à certaines conditions : plus que l'accès, nous avons dit que c'est sa qualité qui joue un rôle majeur. Un accès en transports publics peut dissimuler que la personne qui en bénéficie ne dispose que de lignes de bus à la fréquence trop faible et dont les destinations desservies imposent des ruptures de charges ; les compétences qui sont socialement attendues se révèlent être dans bien des cas en inadéquation avec celles dont sont dotés nos enquêtés, pourtant extrêmement fines et variées ; enfin, si la mobilité sociale passe par des projets toujours renouvelés, ceux-ci sont très présents, mais pas ou difficilement réalisables. Les personnes que nous avons interrogées sont capables de rebondir, dans un environnement changeant (Boltanski et Chiapello 1999), mais qui n'est pas adapté à leur projets. Etre inventif et savoir jouer avec les règles sont des compétences qui pourtant leur font rarement défaut. Le problème est que ces compétences se développent avant tout pour répondre à une injonction à la mobilité. Elles sont souvent requises dans les milieux professionnels et non pour pouvoir en bénéficier

²⁹³ Voir par exemple les personnes bénéficiant de l'aide au permis à Clermont-Ferrand.

personnellement et à une échelle plus locale, dans une approche de politiques de proximité²⁹⁴ (Fol 2009). Ces politiques s'inspirent du caractère local et de l'importance accordée aux réseaux sociaux (Bonvalet, Coutard, Dupuy et Fol, 2002). Au contraire, l'aide au permis de conduire dont certains de nos enquêtés bénéficient, est non seulement individualisée, mais les maintient dans la nécessité d'une mobilité pensée uniquement en termes de déplacements, en leur permettant de se rendre plus loin, éventuellement plus vite, pour accéder à un emploi malgré tout précaire. Cette injonction ne répond pas aux projets qu'ils nourrissent et les éloigne de leur réalisation.

Si la mobilité doit être comprise comme capital, au même titre que le capital culturel ou économique, nous avons vu au fil de nos travaux de terrain qu'il est très présent. En être doté n'a pas d'intérêt dans une optique de réduction des inégalités sociales, si les types de compétences et de projets qui le constituent ne sont pas pris en considération.

²⁹⁴ De surcroît, les pratiques locales de mobilité rendent la voiture moins indispensable.

Bibliographie

- Adey P. (2010), *Mobility*. Oxon: Routledge.
- Albertsen N. & Diken B. (2001), *Mobility, Justification, and the City*. Department of Sociology, Lancaster University.
- Allemand S., Ascher F., Lévy J. (2004), *Les sens du mouvement*. Paris : Belin.
- Apel D., Lehmbruck M. (1990), *Stadtverträgliche Verkehrsplanung Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraum Konzepte und Bewirtschaftung*. Deutsches Institut für Urbanistik.
- Armoogum J., Ledily P., Madre J.-L., Massot M.-H., Orfeuil J.-P. (1995), *Espaces de vie, espaces de travail : 15 ans d'évolution. Synthèse INRETS n°19, convention ADEME-CNRS-INRETS*.
- Ascher F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.
- Bacqué M.-H., Fol S. (2007), *L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction*. Revue Suisse de sociologie, Vol. 33 Issue 1, Zurich: Seismo, 89-104.
- Banister D., Akerman J., Dreborg K.. (2000), *European Transport Policy and Sustainable Mobility*. London et New York : Spon Press.
- Bassand M., Burlhardt M.-C., Hainard F., Schuler M. (1985), *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*. Lausanne : Presses Polytechniques Romandes.
- Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*. Cambridge : Polity Press.
- Beck U. (2001), *La société du risque*. Paris : Flammarion.
- Beck U. (2006), *Qu'est-ce que le cosmopolitisme ?* Paris : Flammarion.
- Becker H. S. (2003), *Inférence et preuve en observation participante. Fiabilité des données et validité des hypothèses*. In: Cefai, 'L'enquête de terrain'. Paris: La Découverte.
- Becker H. S. (2002[1998]), *Les ficelles du métier*. Paris: La Découverte.

- Beckmann J. (2004), *Mobility and Safety*. Theory, Culture & Society, Vol. 21, N° 4-5, 81-100 (2004).
- Beckmann K. J., Bracher T., Hesse M. (2007), *Urban Mobility and Social Inequity* (ed.). German Journal of Urban Studies, Vol. 46, No.2.
- Ben-Akiva M. E., Lerman S. R. (1985), *Disaggregate Travel and Mobility Choice Models and Measures of Accessibility*. London : Croom Helm.
- Bergman M. M., Lambert P., Prandy K., Joye D. (2002), *Theorization, Construction, and Validation of a Social Stratification Scale: Cambridge Social Interaction and Stratification Scale (CAMSIS) for Switzerland*, Revue Suisse de Sociologie, 28:1, 7-25.
- Biermann J.-L. (1959), *Etude générale de la circulation à Genève*. Canton de Genève.
- Blau P. M., Duncan O. D. (ed.) (1967), *The American Occupational Structure*. New York: Wiley.
- Blossfeld H.-P., Buchholz S., Hofhacker D. (2009), *Life Course Inequalities in the Globalisation Process*. In : Ohnmacht et al., 'Mobilities and Inequality'. Farnham: Ashgate.
- Böhm S., Jones C., Land Ch., Paterson M. (2006), *Against Automobility*. Malden: Blackwell.
- Boltanski L., Chiapello E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris : Gallimard.
- Bonnet M., Aubertel P. (2006), *La ville aux limites de la mobilité*. Paris : PUF.
- Bonvalet C., Gotman A., Grafmeyer Y., (1999), *La famille et ses proches, l'aménagement des territoires*. Paris : INED/PUF.
- Bourdieu P. (1979), *La distinction : critique sociale du jugement*. Paris : Ed. de Minuit.
- Bourdieu P. (1993), *La misère du monde*. Paris : Seuil.
- Bourdin A. (2005), *Les mobilités et le programme de la sociologie*. Cahiers internationaux de sociologie, vol. 118, n° 1, p. 5-21.

- Brög W., Erl E. (1996), *Can Daily Mobility be Reduced or Transferred to other Modes?* European Conference of Ministers of Transport, Round Table 102, March 1996.
- Bull M. (2004), *Automobility and the Power of Sound*. Theory, Culture & Society, Vol. 21, N°. 4-5, 243-259.
- Canton de Berne (1992), *RER Bernois et urbanisation*.
- Canton de Berne (2001), *Plan directeur cantonal*.
- Canton de Berne (2005), *Trafic routier : oui à la cohabitation non à la domination, le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique*.
- Canton de Berne (2005), *Projet d'agglomération 'transports et urbanisation, rapport de synthèse'*.
- Canton de Berne (2000-2006), *PDE baromètre n° 1-10*.
- Canton de Berne (2006), *Rapport sur l'aménagement du territoire 2006*.
- Canzler W., Kaufmann V., Kesselring K. (2008), *Tracing Mobility: An Introduction*. In: Canzler et al. (ed.), 'Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective'.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), *Social Exclusion, Mobility and Access*. Sociological Review, 53:3, 539–556.
- Castel R. (1995), *Les métamorphoses de la question sociale : une chronique du salariat*. Paris : Fayard.
- Castells M. (1998), *La société en réseaux*. Paris : Fayard.
- Cefai D. (2003), *L'enquête de terrain*. Paris : La Découverte.
- Chevallier M. (2002), *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources*. PUCA.
- Church A., Frost M., Sullivan K. (2000), *Transport and Social Exclusion in London*. Transportation Policy, 7:3, 195–205.
- Clifton K. (2004), *Mobility Strategies and Food Shopping for Low-Income Families. A Case Study*. Journal of Planning Education and Research, vol. 23, pp. 402-413

Comité Régional Franco Genevois (1997), *Charte d'aménagement de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise*.

Coutard O., Dupuy G., Fol S., (2002), *La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?* *Espaces et Sociétés*, n° 108-109, pp. 155-176.

Coutard O., Dupuy G., Fol S. (2004), *Mobility of the Poor in Two European Metropolises : Car Dependence versus Locality Dependence*. *Built Environment*, vol.30, N°2, pp. 138-145.

Cresswell T. (2004), *Justice sociale et droit à la mobilité*. In : Allemand et al., 'Les sens du mouvement'. Paris : Belin.

Cresswell T. (2006), *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.

Dant T. (2004), *The Driver-Car*. *Theory, Culture & Society*, Vol. 21, No. 4-5, 61-79 (2004).

Dupuy G. (1999), *La dépendance automobile*. Paris : Anthropos.

Dureau D., Hily M.-A. (2009), *Les mondes de la mobilité*. Rennes : PUR

Edensor T. (2004), *Automobility and National Identity*. *Theory, Culture & Society*, Vol. 21, No. 4-5, 101-120.

Elias N. (1973[1939]), *La civilisation des mœurs*. Paris : Fayard.

Featherstone M., Thrift N., Urry J. (2005), *Automobilities*. London : Sage.

Flamm, M. (2004a), *Comprendre le choix modal*. Thèse EPFL, Lausanne.

Flamm M. (2004b), *La mobilité quotidienne dans la perspective de conduite de vie*. In : 'Mobilités, fluidités... libertés ?' Bruxelles : Publ. des Facultés universitaires Saint-Louis.

Fol, S. (2009), *La mobilité des pauvres*. Paris : Belin 2009.

Fontaine J., Hassenteufel P. (2007), *Quelle sociologie du changement dans l'action publique? Retour au terrain et refroidissement théorique*. In : Fontaine J., Hassenteufel P., 'To change or not to change? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain'. Rennes : Presses universitaires de Rennes.

- Fotel, T. (2006), *Space, Power, and Mobility: Car Traffic as a Controversial Issue in Neighbourhood Regeneration*. *Environment and Planning A*, 38:4, 733–748.
- Freudendal-Pedersen M. (2007), *Mobility, Motility and Freedom : The Structural Story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection*. *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33 Issue 1.
- Freudendal-Pedersen M. (2009), *Mobility in Daily Life*. Farnham : Ashgate.
- Gallez C., Maksim H. (2007), *À quoi sert la planification urbaine? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève*. *Flux n° 69*, 49-62.
- Gallez C., Kaufmann V. (2009), *Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine*. In : Flonneau M., Guigueno V., 'De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?' Rennes : PUR.
- Gallez C., Kaufmann V. (dir) Guerrinha Ch., Maksim H., Thébert M. (2010), *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*. *Recherches INRETS R281*.
- Gonzalez Alvarez A. (2006), *Mobilien et le PDU d'Ile-de-France. L'innovation dans les politiques de déplacements au risque de la concertation*. Thèse de doctorat.
- Grieco M. (2006), *Accessibility, Mobility and Connectivity : The Changing Frontiers of Everyday Routine*. *European Spatial Research and Policy*, 78 :6, 1360-80.
- Grieco M., Macdonald K. (2007), *Accessibility, Mobility and Connectivity: The Changing Frontiers of Everyday Routine*. *Mobilities Vol 2 (1)*, 1-14.
- Hainard F. (2002), *Nouvelles dérives, nouveaux enjeux : les villes en question*. In : 'La ville en folie', *Tracés*, n°24, 7-12.
- Hall D.R. (1999), *Conceptualising Tourism Transport : Inequality and Externality Issues*. *Journal of Transport Geography* 7:3, 181–88.

- Hannam K., Sheller M., Urry J. (2006), *Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings*. *Mobilities*, 1:1, 1 - 22.
- Hesse M., Scheiner J. (2009), *Residential Location, Mobility and the City : Mediating and Reproducing Social Inequity*. In : 'Mobilities and Inequality', Farnham : Ashgate.
- Hilti N. (2009), *Here, There, and In-Between : On the Interplay of Multilocal Living, Space, and Inequality*. In : 'Mobilities and Inequality', Farnham: Ashgate.
- Hofmeister H. (2003), *Commuting clocks : Journey to Work*. In : Moen Ph. (ed), 'It's about time. Couples and careers'. Ithaca London : Cornell U. Press, 60-79.
- Holmes M. (2004), *An Equal Distance? Individualisation, Gender and Intimacy in Distance Relationships*. *Sociological Review* 52(2): 180-200.
- Jaccoud Ch., Schuler M., Bassand M. (dir.) (1996), *Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain*. Lausanne : PPUR.
- Jemelin C. (2004), *La qualité de service dans les transports publics : représentations sociales et dynamiques urbaines*. In : Montulet B., Kaufmann V., 'Mobilités, fluidités... libertés ?' Bruxelles : Publ. des Facultés universitaires Saint-Louis.
- Jemelin C., Kaufmann V., Barbey J., Klein T., Pini G. (2007), *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes*. EPFL : Cahier du LaSUR 10.
- Jensen O. B. (2006), *Facework, Flow and the City. Simmel, Goffman and Mobility in the Contemporary City*. *Mobilities*, Vol. 2, N°. 2, 143-165.
- Jensen O. B. (2009), *Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice*. *Mobilities*, 4 :1, 139-158.
- Jurczyk K. (1998), *Time in Women's Everyday Lives – Between self-determination and conflicting demands*. *Time & Society* 7, 2, 283-308.
- Kanton Bern (1987), *Agglomerationsverkehrs-Studie Bern, eine Pilotstudie zur Verkehrspolitik in den Agglomerationen*. Hauptbericht.
- Kanton Bern (1993a), *Information Raumplanung*.

- Kanton Bern (1993b), *Bericht 'Siedlung/Verkehr/Umwelt', Siedlungsplanung und Verkehr, Bern.*
- Kanton Bern (1998), *Der Wabernblock.*
- Kanton Bern (2000), *Zufrieden mit der neuen Strasse ? Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern.*
- Kanton Bern (2003), *Mobilitätsstrategie Region Bern.*
- Kanton Bern (2004), *TBA Dimension. Nr. 7.*
- Kanton Bern (2005), *Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern, Kurzfassung.*
- Kanton Bern (2005), *Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern, Hauptbericht.*
- Kanton Bern (2005), *Köniz, Betriebs- und Gestaltungskonzept.*
- Kaufmann J.-C. (2007), *L'entretien compréhensif.* Paris : Armand Colin.
- Kaufmann V. (1996), *Pluralité des appartenances et réappropriation d'un projet : l'exemple genevois de Circulation 2000.* In : Jaccoud Ch., Schuler M., Bassand M., 'Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain'.
- Kaufmann V., Joye D. (1998), *Cinquante ans d'aménagement du territoire à Genève.* Les annales de la recherche urbaine, Gouvernances, n°80-81, pp. 93-100.
- Kaufmann V., Jemelin Ch., Guidez J.-M. (2001), *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* La Documentation Française, Paris.
- Kaufmann V. (2002), *Re-thinking mobility.* Burlington : Ashgate
- Kaufmann V. (2003), *L'automobile au carrefour de nos contradictions.* In : Tracés, Vol. 10, SIA.
- Kaufmann V., Flamm M. (2003), *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations.* Paris : Institut pour la Ville en Mouvement.
- Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y., Joye D. (2003), *Coordonner transports et urbanisme.* Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V. (2004), *Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile en ville*. In : Allemand et al., 'Les sens du mouvement'. Paris : Belin.

Kaufmann V., Schuler M., Crevoisier O., Rossel P. (2004), *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*. Lausanne : EPFL, Cahiers du LASUR n° 4.

Kaufmann V., Montulet B. (2004), *Mobilités spatiales et fluidités sociales*. In : Montulet B., Kaufmann V., 'Mobilités, fluidités... libertés ?' Bruxelles : Publ. des Facultés universitaires Saint-Louis, 9-21.

Kaufmann V. (2004), *La mobilité comme capital ?* In : Montulet B., Kaufmann V., 'Mobilités, fluidités... libertés ?' Bruxelles : Publ. des Facultés universitaires Saint-Louis.

Kaufmann V., Flamm M. (2006), *Operationalising the Concept of Motility : A Qualitative Study*. *Mobilities*, Vol. 1, N° 2, 167-189.

Kaufmann V., Pflieger G., Jemelin C., Barbey J., Klein T., Heckmann M. (2006), *Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle : étude de cas dans six agglomérations*. Rapport PREDIT-ADEME.

Kaufmann V., Pattaroni L. (2007), *Mobilités*. Espacestems.net.

Kaufmann V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Lausanne : PPUR.

Kaufmann V., Maksim H. (2009), *Réseaux techniques et changement social : Les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?* Rapport de recherche Fonds National Suisse, Div1.

Kaufmann V., Pattaroni L. (2010), *Analyse des politiques de transport en France : un état des lieux de la recherche*. In : Maksim et al., 'L'action publique face à la mobilité'. Paris : L'Harmattan.

Kenyon S., Lyons G., Rafferty J. (2006), *Transport and Social Exclusion : Investigating the Possibility of Promoting Inclusion through Virtual Mobility*. *Journal of Transport Geography*, 10:3, 207-219.

- Kesselring S. (2005), *New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity*. Zeitschrift für Familienforschung, Heft 2/2005, 129-143.
- Kesselring S. (2006a), *Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world*. Environment and Planning, Vol. 38, 269-279.
- Kesselring S. (2006b), *Skating over thin ice. Pioneers of the mobile risk society*. Papier de conférence 'Reprendre Formes' avec M. Castells, Lausanne.
- Kitchin R. (1998), *Out of Place, Knowing One's Place : Space, power and the exclusion of disabled people*. Disability & Society, 13:3, 343–356.
- Kunert U. (2004), *Mobilität in Deutschland : Ergebnisbericht*. Site Kontiv 2002.
- Larsen J., Urry J., Axhausen K. (2006), *Social networks and future mobilities*. Lancaster University, IVT, ETH.
- Larsen J., Jacobsen M. H. (2009), *Metaphors of Mobility – Inequality on the Move*. In: Ohnmacht et al., 'Mobilities and Inequality'. Farnham: Ashgate.
- Laurier E. (2008), *Driving and 'Passenger': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel*. Mobilities, 3:1,1-23.
- Le Breton E. (2004), *Mobilité, exclusion et marginalité*. In : Allemand et al., 'Les sens du mouvement', Paris : Belin.
- Le Breton E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris : Armand Colin.
- Le Breton E. (2008), *Domicile-travail : les salariés à bout de souffle*. Paris : Les carnets de l'info.
- Lévy J. (2004), *Modèle de mobilité, modèle d'urbanité*. In : Allemand et al., 'Les sens du mouvement', Paris : Belin.
- Löfgren, O. (2008), *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller*. Mobilities, 3:3, 331-351.

- Lüthi Ch., Meier B. (1998), *Bern – Eine Stadt bricht auf: Schauplätze und Geschichten der Berner Stadtentwicklung zwischen 1798 und 1998*. Bern: Verlag P. Haupt.
- Lyons G. (2003), *The Introduction of Social Exclusion into the Field of Travel Behaviour*. *Transport Policy*, 10:4, 339–42.
- Macdonald K., Grieco M. (2007), *Accessibility, Mobility and Connectivity: The Changing Frontiers of Everyday Routine*. *Mobilities*, 2:1, 1-14.
- Maksim H. (2007), (recension) *Eric Le Breton (2005), Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33, Issue 1.
- Maksim H. (2008), *Formes urbaines et usages : quelles récurrences ?* *Espacetemps.Net*.
- Maksim H. (2008), *CEVA, un projet centenaire au service de l'agglomération genevoise*. *Flux*, N°72-73, 134-137.
- Maksim H., Kaufmann V. (2009), *Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transports et d'urbanisme*. *Revue Ville & Transports*.
- Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (dir.) (2010), *L'action publique face à la mobilité*. Paris : L'Harmattan.
- Manderscheid K., Bergman M. (2008), *Spatial Patterns and Social Inequality in Switzerland – Modern or Postmodern?* In: Pflieger G. et al., 'The Social Fabric of the Networked City'. Lausanne: EPFL Press.
- Manderscheid K. (2009), *Unequal mobilities*. In: Ohnmacht et al., 'Mobilities and Inequality'. Farnham: Ashgate.
- Martinelli A., Pini G., Torricelli G.P., Widmer G. (2000), *Indicateurs d'accès pour une mobilité durable*. Rapport PNR 41 Transport et environnement, Berne : BBL/EDMZ.
- Marx K. (1990[1867]), *Capital : Critique of Political Economy*. London : Penguin Classics.
- Mermoud F., Walther L., Kaufmann V. (2001), *Mobiscopie*. Paris: GART.

Mignot D., Rosales-Montano S. (2006), *Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne*. PUCA, La documentation française.

Mondou V. (2006), *Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais...et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement*. In : Bonnet M., Aubertel P., 'La ville aux limites de la mobilité', Paris : PUF.

Montulet B. (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social*. Paris : L'Harmattan.

Montulet B. (2004), *Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport*. In : Montulet B., Kaufmann V., 'Mobilités, fluidités... libertés ?' Bruxelles : Publ. des Facultés universitaires Saint-Louis.

Morgan S. L., Grusky D. B., Fields G. S. (eds.) (2006), *Mobility and Inequality: Frontiers of Research in Sociology and Economics*. Stanford: Stanford University Press.

Newman P., Kenworthy J. (1989), *Cities and Automobile Dependence*. Sydney : Gower Technical.

Newman P., Thornley A. (1996), *Urban Planning in Europe*. Londres: Routledge.

OCSTAT (2009), *La mobilité des habitants du canton de Genève*.

OCSTAT (2010), *Evolution de la population résidante et du parc de logements dans le canton de Genève, de 1989 à 2009*.

November V. (2004), *L'autoroute intelligente au service de la sécurité routière: l'exemple de l'autoroute de contournement à Genève*. *Espaces et Sociétés* 2004/3, 118, 95-111.

November V. (2007), *Lorsque les risques résistent aux aménagements....*, In : Lolive J., Soubeyran O. (dir.), 'L'émergence des Cosmopolitiques', Paris, Ed. La Découverte.

Ohnmacht T., Frei A., Axhausen K. W. (2008), *Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie: Wessen soziales Netzwerk ist räumlich dispers?* *Swiss Journal for Sociology* 31:1, 131-164.

- Ohnmacht T., Maksim H., Bergman M. (2009), *Mobilities and Inequality*. Farnham: Ashgate.
- Ong P., Blumenberg E., (1998), *Job Access, Commute and Travel Burden among Welfare Recipients*. Urban Studies, vol.35, 1, 77-93.
- Orfeuill J.-P. (dir.) (2004), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Ed. de l'Aube.
- Orfeuill J.-P. (2008), *Une approche laïque de la mobilité*. Paris : Descartes.
- Pancs R., Vriend N.J. (2007), *Schelling's Spatial Proximity Model of Segregation Revisited*. In: Journal of Public Economics, 91, 1-24.
- Pattaroni L., Kaufmann V., Pedrazzini Y., Bolay J.-C., Rabinovich A. (2007), *Re-thinking Urban territories as livelihood*. Working paper NCCR North-South, Bern.
- Paulhiac F. (2010), *A la recherche d'un référentiel territorialisé : retour critique sur les fondements d'une analyse cognitive des politiques urbaines*. In : Maksim et al., 'L'action publique face à la mobilité'. Paris : L'Harmattan.
- Peters P., Kloppenburg S., Wyatt S. (2010), *Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility*. Mobilities, 5: 3, 349-368.
- Pharoah T., Appel D. (1995), *Transport Concepts in European Cities*. Aldershot : Avebury
- Pflieger G., Kaufmann V., Jemelin Ch., Pattaroni L. (2007), *Entre reproduction, innovation et contingence : infléchir une trajectoire urbaine. L'exemple des politiques locales de transports et d'urbanisme*. Revue Suisse de Sociologie, Vol. 33 Issue 3.
- Pflieger G., Kaufmann V., Jemelin Ch., Pattaroni L. (2008), *Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transports et d'urbanisme*. Recherche Transports Sécurité 98 1-11.
- Pflieger G., Kaufmann V., Pattaroni L., Jemelin Ch. (2009), *How Does Urban Public Transport Change Cities? Correlations between Past and Present Transport and Urban Planning Policies*. Urban Studies, 46(7) 1421-1437.

- Power A. (2001), *Social Exclusion and Urban Sprawl: Is the Rescue of Cities Possible?* *Regional Studies*, 8:35, 731-742.
- Preston J., Rajé F. (2007), *Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion*. *Journal of Transport Geography*, 15:3, 151-160.
- Pucher J., Renne J. (2003), *Socio-Economics of Urban Travel : Evidence from the 2001 NHTS*. *Transportation Quarterly*, Vol. 57, n° 3, 49-77.
- Putnam R. (2000), *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New-York: Simon & Schuster.
- Rajé F. (2007), *The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives*. *Mobilities*, 2:1, 51-74.
- Regionale Verkerhskonferenz Bern-Mittelland (2000), *La politique des transports dans le canton de Berne en l'an 2000*.
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (2005), *Korridorstudie Bern Nord*.
- Regionale Verkerhskonferenz Bern-Mittelland (2006), *Korridorstudie Aaretal*.
- Rémy J. (1996), *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*. In : Hirschorn M., Berthelot J.M., 'Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?' Paris : L'Harmattan.
- République et Canton de Genève (1948), *Rapport général de la commission d'étude pour le développement de Genève*, 1948.
- République et Canton de Genève (1962-2006), *Comptes-rendus de la Commission d'Urbanisme*.
- République et Canton de Genève (1975), *Département des travaux publics, Plan directeur cantonal – Etude de mise à jour*.
- République et Canton de Genève (1987), *Genève, Opportunité et faisabilité d'un métro automatique léger*.
- République et Canton de Genève (1989), *Plan directeur cantonal*.
- République et Canton de Genève (1992a), *Transports collectifs 2000, Rapport sur l'étude du réseau des transports publics à l'horizon 2000-2005*.

République et Canton de Genève (1992b), *Circulation 2000, Conception globale de la circulation à Genève*.

République et Canton de Genève (1995), *Réexamen du plan directeur*.

République et Canton de Genève, CFF (2001), *Genève raccordement CEVA*.

République et Canton de Genève (2001), *Plan directeur cantonal, Genève 2015*.

République et Canton de Genève, Région Rhône-Alpes (2005), *Charte Transports publics, Pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois*.

Revue Suisse de Sociologie (2007), *Mobility, Space and Social Inequality*, Vol. 33 Issue 1.

Rocci A. (2010), *Changer nos comportements de mobilité. Légitimité et acceptabilité de l'action publique*. In : Maksim et al., 'L'action publique face à la mobilité'. Paris : L'Harmattan.

Sheller M., Urry J. (2000), *The City and the Car*. International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 24.4 décembre 2000.

Sheller M. (2004), *Automotive Emotions – Feeling the car*. Theory, Culture & Society, Vol. 21, N° 4-5, 221-242.

Scheller M., Urry J. (2006), *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning, Vol. 38, 207-226.

Schneider N. F., Limmer R., Ruckdeschel K. (2002), *Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Campus: Frankfurt am Main.

Schuler M., Dessemontet P., Joye D., Perlik M. (2005), *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Office fédéral de la statistique.

Social Exclusion Unit (2002), *Making the Connections : Transport and Social Exclusion*. Site Internet SEU.

Stadt Bern (1982), *Umwelt, Stadt und Verkehr: Kurzbericht zu den Verkehrskonzepten der Stadt Bern*.

- Stadt Bern (1983), *Informationsschrift der Stadt Bern zum Thema Verkehr und Umwelt*.
- Stadt Bern (1983), *Umwelt, Stadt und Verkehr: Kurzbericht zur Parkraumplanung der Stadt Bern*.
- Stadt Bern (1995), *Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern*.
- Städtische Verkehrsbetriebe Bern (1993), *Ein Portrait der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern*.
- Stewart A., Prandy K., Blackburn R. (1980), *Social Stratification and Occupations*. London : Macmillan.
- Surel, Y. (1998), *Idées, intérêts, institutions dans l'analyse des politiques publiques*. Pouvoirs n°87, pp. 251-267.
- Thrift N. (2005), *Driving in the City*. In: Featherstone M. et al., 'Automobilities', London : Sage.
- Universität Bern (2001), *Strassenverkehr in der Stadt Bern 1968-1983, ein Lernprozess*.
- Ureta S. (2008), *To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Lowincome Population in Santiago, Chile*. *Mobilities*, 3:2, 269-289.
- Urry J. (2000a), *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty First Century*. London: Routledge.
- Urry J. (2000b), *Mobile Sociology*. *British Journal of Sociology*, vol. 51, n° 1, 185-203.
- Urry J. (2006), *Inhabiting the car*. In : Böhm et al., 'Against Automobility'. Malden : Blackwell.
- Urry J. (2007a), *Des inégalités sociales au capital en réseau*. *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33 Issue 1.
- Urry J. (2007b), *Mobilities*. Oxford : Polity Press.
- Urry J. (2008), *Moving on the Mobility Turn*. In : Canzler et al., 'Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective'.

- Vandersmissen M.-H. (2003), *Mobilité, accessibilité et cohésion sociale*. Cahiers de Géographie du Québec, volume 47, n°131.
- Vincent S. (2010), *Introduction générale*. In : Maksim et al. (2010), 'L'action publique face à la mobilité'. Paris : L'Harmattan.
- Voss G.-G. (1991), *Lebensführung als Arbeit – Über die Autonomie der Person im Alltag der Gesellschaft*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- VRB (2005), *Einblicke – Ausblicke*.
- VRB (2006a), *Ein Bild der Region*, Werkstatt-Bericht nr. 3.
- VRB (2006b), *Ein Bild der Region, Schlussbericht, Ideenkonkurrenz im Rahmen des Projektes Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung*. Regionaler Richtplan Teil 3.
- Walby S. (1997), *Gender Transformations*. London: Routledge.
- Wassermann S., Faust K. (1994), *Social Network Analysis : Methods and Applications*. New York : Cambridge University Press.
- Wenglenski S. (2004), *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France*. Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 4, 539-550.
- Wiel M. (1999), *Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales*. Espace, Populations, Sociétés, n° 2, 187-194.
- Wilson W.J. (1987), *The Truly Disadvantaged : The Inner City, the Underclass, and Public Policy*. Chicago : Chicago University Press.
- Wittel A. (2001), *Toward a Network Sociality*. Theory, Culture & Society 18(6): 51-76.
- Witter R., Maksim H. (2010), *Mobility and Social Exclusion : the Need of a Comprehensive Research Approach*. In : Mom G., Norton P., Clarsen G., Pirie G.. 'Mobility in History : Themes in Transport', Neuchâtel: Éditions Athlil – Presses universitaires suisses (en cours de parution).

Curriculum vitae

HANJA-NIRIANA MAKSIM

Rue du Sablon 15 · 1110 Morges · Suisse
Téléphone: +41 21 534 46 47 · Mobile: +41 78 747 58 49 · E-Mail:
hanja.maksim@epfl.ch

INFORMATIONS PERSONNELLES

Nationalité: suisse et malgache

Date et lieu de naissance: 3 octobre 1977 à Boudevilliers (NE), Suisse

Etat civil : célibataire

DIPLÔMES

DIPLOME D'ETUDES APPROFONDIES EN SOCIOLOGIE (DEA) (2005)

Mémoire: *Problématique insécuritaire en Suisse dans un contexte national sûr: analyse du paradoxe.*

Université: Université de Neuchâtel

Direction: Prof. Franz Schultheis
Université de Genève

LICENCE EN SOCIOLOGIE (2003)

Mémoire: *Thématisation d'un problème social : débats récents sur le sentiment d'insécurité et réactions xénophobes.*

Université: Université de Neuchâtel

Direction: Prof. Franz Schultheis
Université de Genève

CERTIFICAT DE MATURITE (1996) · Prix d'italien Dante Alighieri

Section: Langues modernes (français, allemand, anglais, italien)

Gymnase: Gymnase Cantonal de Neuchâtel, Suisse
Rue Breguet 3
2001 Neuchâtel

LANGUES

Maternelles: français
italien

Courant: allemand

Autres: anglais

EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

DOCTORANTE, DEPUIS 2006

Thèse: *Potentiels de mobilité et inégalités sociales :
La matérialisation des politiques publiques dans quatre
agglomérations en Suisse et en France.*

Assistante de recherche pour le projet :
*Réseaux techniques et changement social :
Les politiques locales de transports urbains révélatrices de
contradictions culturelles ?*

Fonds national suisse de la recherche scientifique (SNSF)

Direction: Prof. Vincent Kaufmann
Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR)
EPFL
1015 Lausanne

ENSEIGNEMENT, 2010

Cours : *Coordonner transports et urbanisme: le long terme en
question*
28 mai 2010
Dans le cadre du master Energie et développement durable
dans l'environnement bâti (2008-2010)
HES-SO, Lausanne

ASSISTANTE D'ENSEIGNEMENT, DEPUIS 2006

LaSUR, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Cours: Sociologie urbaine, Prof. N. Louvet
Ville et mobilité, Prof. V. Kaufmann
Semaine ENAC, EPFL

COMITE D'ORGANISATION : COSMOBILITIES NETWORK
CONFERENCE (SEPTEMBRE 2007)

Lieu: Département de Sociologie, Université de Bâle

COMITE D'ORGANISATION : 6^E CONFERENCE DU GROUPE MOBILITES SPATIALES ET FLUIDITE SOCIALE · ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIOLOGUES DE LANGUE FRANCAISE (MARS 2006)

Lieu: Université de Genève

ASSISTANTE (2002-2005)

Office fédéral de la Statistique, Neuchâtel
Assistante pour les projets: indicateurs des hautes écoles ; étudiants et diplômés des hautes écoles ; situation sociale des étudiants.

ASSISTANTE (2001)

Département de psychologie sociale, Université de Genève
Entretiens qualitatifs sur le thème 'Rôle de l'Etat et assurances sociales'.

PROJETS DE RECHERCHE

2005-2009

Titre: *Transférer un modèle? Trajectoires des politiques d'urbanisme et de transports en Suisse et en France.*
Programme de recherche interdisciplinaire développement urbain durable.

Financement : CNRS, France, et ADEME, France.

Equipe: Gallez C. (LVMT Paris, France), Guerrinha Ch. (CRETEIL Paris, France), Kaufmann V. (EPFL, Lausanne), Maksim H. (EPFL, Lausanne).

2005-2009

Titre: *Réseaux techniques et changement social : Les politiques locales de transports urbains révélatrices de contradictions culturelles ?*

Financement : Fonds national suisse de la recherche scientifique (SNSF)

Equipe: Kaufmann V. (EPFL, Lausanne), Maksim H. (EPFL, Lausanne)

2008-2010

Titre: *Aménagements publics éphémères et gestion du risque : le territoire sécurisé des grandes manifestations.*

Financement : FIFA et EPFL

Equipe: November V. (EPFL, Lausanne), Kaufmann V. (EPFL, Lausanne), Viot P. (EPFL, Lausanne), Maksim H. (EPFL, Lausanne), Pattaroni L. (EPFL, Lausanne), Barbey B. et Berthoud J.

2009-2011

Titre : *Configurations urbaines, potentiel de mobilité et inégalités sociales: Quatre études de cas en Suisse et en France.*
Financement : Fonds national suisse de la recherche scientifique (SNSF)
Equipe: Kaufmann V. (EPFL, Lausanne), Maksim H. (EPFL, Lausanne).

PUBLICATIONS

EN COURS

Articles : *Geneva, from car-euphoria to opening of the border.*
Maksim, H. (2011)
European Journal of Transport and Infrastructure Research

Mobility and Social Exclusion : the Need of a Comprehensive Research Approach.
Witter R., Maksim H. (2010)
In : *Mobility in History : Themes in Transport*, Mom G., Norton P., Clarsen G., Pirie G.

PUBLIÉ

Livres : *Mobilities and Inequality*
Ohnmacht T., Maksim H., Bergman M. (2009)
Ed. Ashgate

L'action publique face à la mobilité
Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (2010)
Ed. L'Harmattan, Paris

Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises.
Gallez C., Kaufmann V. (2010)
Collaborations : Maksim H., Guerrinha C.
Ed. Les Collections de l'Inrets

Articles : *À quoi sert la planification urbaine? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève.*
Gallez C., Maksim H. (2007)
Flux n°69 Juillet - Septembre 2007 pp. 49-62

Transantiago, le BRT qui a provoqué une crise de gouvernement

Jemelin Ch., Maksim H., Witter R.
Ville & Transport, num. 9 (2007)

CEVA, un projet centenaire au service de l'agglomération genevoise.

Maksim H. (2008)
Revue Flux, N°72-73, 134-137

Formes urbaines et usages : quelles récurrences ?

Session 2 du séminaire international avec la participation de Manuel Castells 'Reprendre Formes'

Maksim H. (2008)
Espacetemps.Net

Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transports et d'urbanisme

Maksim H., Kaufmann V. (2009)
Revue Ville & Transports, 419

Gérer la sécurité dans les stades: Entre ordre prescrit et logiques situationnelles.

Viot P., Barbey B., November V., Maksim H. (2009)
International Review on Sport and Violence, 3(3):3-9

Bordeaux et Genève. Ruptures et continuités au sein des trajectoires de politiques d'urbanisme et de transports

Guerrinha C., Maksim H. (2010)
In : L'action publique face à la mobilité. Ed. L'Harmattan, Paris

Recension : Eric Le Breton (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin.
Maksim H. (2007)
Swiss Journal of Sociology, Vol. 33, issue 1, 2007

Papier de conf.: *Evolution of transport and urban planning policy in Switzerland and France: Case studies of Geneva and Strasbourg*

Maksim H., Gallez C., Kaufmann V. (2007)
www.strc.ch

PRESENTATIONS · CONFERENCES

2006

Maksim H., Guerrinha C.
Bordeaux et Genève. Ruptures et continuités au sein des trajectoires de politiques d'urbanisme et de transports.
6^e conférence du groupe Mobilités spatiales et fluidité sociale de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française
Université de Genève, Suisse (mars 2006)

Gallez C., Maksim H.
Histoires des pratiques de planification à Strasbourg et Genève.
Réseau francophone de socio-économie des transports – DRAST – PREDIT, 2^{ème} conférence Europe de l'Ouest, Paris (octobre 2006)

2007

Maksim H., Gallez C.
Evolution of transport and urban planning policy in Switzerland and in France: Case studies of Geneva and Strasbourg.
Swiss Transport Research Conference
Monte Verità, Suisse (septembre 2007)

2008

Maksim H., Viot P.
Mobility at major-events: the car as an actant.
Mobility, the City and STS workshop
Technical University of Denmark, Copenhagen (novembre 2008)

2009

Maksim H.
L'EURO2008 à Genève, quelle mobilité ?
Workshop 'Le territoire sécurisé des grandes manifestations'
EPFL, Lausanne (janvier 2009)

Maksim H.
La place du tramway dans les trajectoires de politiques de transports et d'urbanisme en Suisse : les cas contrastés de Bâle et Genève.
Conférences 'Tram e modernità urbana, Francia/Italia, XIX-XXI secoli'
Ecole française de Rome (avril 2009)

Maksim H.
*Genève, de l'euphorie automobile à l'ouverture
transfrontalière*
Conférence GIBET Mobilité transfrontalière
Bruxelles (novembre 2009)

2010

Maksim H., Viot P.
La congestion urbaine et l'EURO2008 à Genève.
Arena de l'Inter : la congestion urbaine
EPFL, Lausanne (février 2010)
Maksim H.

Annexes

1. Liste d'entretiens auprès d'acteurs locaux

Genève :

- M. Borrel, Maire d'Annemasse
- M. Brun, chef de projet du projet d'agglomération
- M. Cramer, Conseiller d'Etat, Département du territoire
- M. Delacrétaz, Directeur de l'OCM
- M. Deriaz, Ingénieur conseil
- Mme R. Dougoud, vice-directrice de l'OCM, a auparavant mis en place et animé le comité stratégique franco-suisse DTPR et a été la représentante de la Région Rhône-Alpes au sein du groupe de travail franco-suisse du projet CEVA
- M. Karr, conseil municipal Chêne-Bougeries, Les Verts
- Mme de Nomazy, chef de projet Etoile Annemasse
- M. Ribl, Ingénieur conseil RR&A
- M. Rhône et Corinne Faure, RFF
- M. Staehli, ingénieur sma-partner, Zürich, dir. d'études CEVA, ex-Systra, Paris
- M. Vioud, adjoint au maire d'Annemasse, Conseiller régional Rhône-Alpes
- M. Ziegler, ancien conseiller d'Etat
- M. Wittwer, ancien directeur de l'OTC

Participation à des présentations sur :

- Le projet CEVA (par M. Kempf, secrétaire général du projet CEVA)
- La place d'Annemasse dans l'agglomération genevoise (par M. Vioud, adjoint au maire)
- La politique du stationnement (par M. Demierre, OCM)
- Le projet d'agglomération (par M. Brun, chef de projet)

Berne :

- M. Bernasconi, Président de la commune de Worb, Grand Conseil.
- Mme Haudenschild, Geschäftsführerin, VCS-BE.
- M. Hoppe, Ingénieur, ancien chef de la planification des transports.
- M. Huber, membre du Grand Conseil / ancien président de la commune de Köniz.
- M. Kobi, Kreisoberingenieur Direction des travaux publics, Canton de Berne.
- M. Müller, Président de la commune de Wohlen - Agglomerationsgemeinde/ländliche Gemeinde.
- M. Rupp, ecoptima, RVK4.
- M. Saxer, Président de la commune de Muri b. Bern.
- M. Scheidegger, Bahn + Bus Beratung AG 3B, ancien directeur RBS.
- M. Staub, Stadtplaner Bern.
- Mme Bonanomi, architecte-urbaniste de l'EPFL (bref entretien téléphonique).

Clermont-Ferrand (analyse secondaire²⁹⁵) :

- M. Astier, Syndicat Mixte des Transports en Commun
- Mme Cartoux-Schmitt, Syndicat d'étude et de programmation du Grand Clermont, SIEPAC
- Mme Costet, Agence d'urbanisme Clermont Métropole
- Mme Fresneda, Agence d'urbanisme Clermont Métropole
- M. Jacon, Compagnie de transports T2C
- M. Jamot, Géographe, Université de Clermont-Ferrand
- M. Kander, Agence d'urbanisme Clermont Métropole

²⁹⁵ Entretiens réalisés par l'équipe du rapport de recherche 'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle' (rapport final octobre 2006).

- M. Moulin, Directeur du Syndicat Mixte des Transports en Commun
- M. Proufit, Directeur des services, Ville de Clermont-Ferrand
- M. Reilles, Agence d'urbanisme Clermont Métropole
- M. Ries, Consultant
- M. Schmitt, Syndicat Mixte des Transports en Commun
- M. Thévenon, Direction départementale de l'équipement
- M. Virgoulay, Syndicat Mixte du Schéma Directeur

Grenoble (analyse secondaire²⁹⁶) :

- M. Novarina, Institut d'urbanisme de Grenoble.
- M. Morel, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
- M. Perron, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
- M. Vitorge, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
- M. Auger, Syndicat Mixte de pilotage du Schéma Directeur.
- M. Van Eibergen, Syndicat Mixte des Transports en Commun.

²⁹⁶ Entretiens réalisés par l'équipe du rapport de recherche *'Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle'* (rapport final, Kaufmann et al. octobre 2006).

2. Abréviations

ALP-Rail : Association Lémanique pour la Promotion du Rail

AOT : autorité organisatrice de transports

ARE : Office fédéral du développement territorial

CAT : Commission pour l'aménagement du territoire

CCC : Commission consultative de la circulation

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE Nord : Centre d'études techniques de l'équipement Nord

CEVA : Liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse

CFF : Chemins de fer fédéraux

C.G.T.E. : Compagnie Genevoise des Tramways Electriques

COMAC : Communauté Agglo Clermont Communauté

CRFG : Comité régional franco-genevois

CSP : catégories socio-professionnelles

CTA : Conférence tripartite sur les agglomérations

CU : Commission d'urbanisme

DAEL : Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement

DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

DETEC : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

DIAE : Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement

DJPT : Département de justice, police et transports

DT : Département du territoire

DTPR : transports publics du bassin franco-valdo-genevois

EPCI : établissement Public de Coopération Intercommunale

EDGT : enquêtes déplacements grands territoires

EDVM : enquêtes déplacements réalisées en ville moyenne

EMD : Enquêtes ménages-déplacements (France)

GöV : Gesetz über den öffentlichen Verkehr (Canton de Berne)

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

JCE : Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (Canton de Berne)

KURV : Kommission Umwelt-Raumordnung-Verkehr (Région Berne)

LALAT : Loi d'application de la Loi sur l'aménagement du territoire

LAT : Loi sur l'aménagement du territoire

LPE : Loi sur la protection de l'environnement

MZ : Mikrozensus: micro-recensement (Suisse)

MZMV: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Microrecensement mobilité et transports)

OACOT : Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (Canton de Berne)

OCM : Office cantonal de la mobilité

OCSTAT : Office cantonal statistique de Genève

OFS: Office fédéral de la statistique

OPB : Ordonnance pour la protection contre le bruit

OPair : Ordonnance pour la protection de l'air

OTC : Office des transports et de la circulation

PDE : Pôles de développement économique

PDU: Plan de déplacements urbains

PI : personne interrogée (entretiens)

PLU : plan local d'urbanisme

POS : plan d'occupation des sols

PTU : périmètre de transport urbain

PUS : Plan d'utilisation du sol

RER : réseau express régional

RBS : Regionalverkehr Bern-Solothurn

RFP : recensement fédéral de la population (Suisse)

RUG: Région Urbaine Grenobloise

RVK4 : Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (Région de Berne)

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SDAU : schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

SECO : Secrétariat d'Etat à l'économie

SEM : société d'économie mixte

SEMITAG : Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise

SIEPARG : Syndicat Intercommunal d'Etudes, de programmation et d'aménagement de la Région Grenobloise

SIEPURG : Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise

SIERPUMG : Syndicat d'Etudes et de Réalisation du Pôle Urbain du Moyen Grésivaudan

SIRG : Syndicat Intercommunal de Réalisation de la Région Grenobloise

SITCAR : Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération de Riom

SMAV : Syndicat mixte d'aménagement du Voironnais

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Communs

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SRU : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

STEK : Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern (Ville)

T2C : Transports en commun de l'agglomération clermontoise

TAG : Transport de l'Agglomération Grenobloise

TC2000-2005 : Transports collectifs 2000-2005

TCSP: transport en commun en site propre

TER : Transport Express Régional

TP/TC : transports publics/collectifs

TPG : Transports Publics Genevois

TTE: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (Canton de Berne)

VRB : Verein Region Bern (Région)

VZRB: Verein für die Zusammenarbeit in der Region Bern (Association pour la collaboration dans la région de Berne)

ZIRST: zone pour l'innovation et les réalisations scientifiques et techniques

3. Questionnaires EMD et MZ

MZ2000 :

ANNEXE 2

SG DETEC/ Service d'étude des transports et Office fédéral de la statistique

Microrecensement sur les transports 2000

Questionnaire – Version abrégée¹

Questions relatives au ménage

Indications sur le logement

- *Domicile* : à l'étranger (pas d'interview) ou en Suisse, localité, code postal et pour les grandes villes² sélectionnées rue et numéro.
- *Adresse du domicile permanent* : oui, non (si non, pas d'interview ; enregistrer l'adresse du domicile principal).
- *Nombre de numéros de téléphone du ménage (incl. portables et résidences secondaires)* : <nombre>.
- *Dans la commune de domicile actuelle depuis* : <année>.
- *Disponibilité des places de parc ou des places dans un garage, en propriété ou en location, nombre* : oui, <nombre> ; non.

Structure du ménage et caractéristiques des personnes

- *Type de ménage* : seule, partenaire sans enfants, famille, communauté d'habitation, sous-locataire.
- *Dimension du ménage* : <nombre de personnes>
- *Relations propriétaires* : location /bail, société coopérative, propriétaire, logement commercial ou logement de vacances.
- *Sous-locataire dans l'appartement* : oui, non.
- *Nombre de chambres habitables* : <nombre de chambres>.
- *Nombre de logements dans l'immeuble* : <nombre de logements>.
- *Logement(s) à l'extérieur (domicile secondaire)* : oui, nombre ; non.
- *Enregistrer les membres du ménage* : Prénom, âge, sexe, nationalité.

¹ Cette version abrégée du questionnaire est basée sur la technique des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI), utilisée par l'institut de sondage LINK. Toutes les questions sont énumérées de manière succincte. Les différentes possibilités de questions et de réponses sont résumées par des mots clés. Les réponses telles que "autres" ou "ne sait pas" ne sont pas mentionnées. Le questionnaire est constitué d'une partie consacrée au ménage et d'une autre partie consacrée aux personnes qui le composent. Dans la première partie, on recense des informations sur tous les membres du ménage. Dans la seconde, une à deux personnes par ménage répondront aux questions en fonction de la taille du ménage ou de la sélection effectuée par ordinateur. Un certain nombre de questions de la seconde partie ne seront pas posées à toutes les personnes interrogées (longs voyages, opinions, questions concernant la communauté zurichoise de transport, questions concernant la communauté tarifaire d'Argovie, questions relatives à la situation du trafic dans le canton d'Argovie). Les questions posées ne sont pas présentées dans le même ordre. En fonction de la réponse, il est possible de faire certaines impasses ou de retourner en arrière.

² Bâle, Berne, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Genève, Lausanne, Lucerne, Neuchâtel, Ostermundigen, Köniz, Schaffhouse, St-Gall, Thoun, Winterthour, Zoug, Zurich (dans ces différentes localités, les rues et numéros seront saisis dans une banque de données).

SG DETEC/Service d'étude des transports et Office fédéral de la statistique 2

- *Permis de conduire pour voitures automobiles légères et pour motocyclettes* : oui, non.
- *Abonnement demi-tarif* : pour un an (frs. 150.-), pour 2 ans (frs. 222.-), abonnement à demi-tarif 444 avec Mobility Car Sharing (frs. 444.-) ; non.
- *Autres abonnements pour les transports publics* : AG, abonnements hebdomadaires, mensuel, annuels ; <nombre> ; non.
- *Utilisation des abonnements publics (pour tous les abonnements)* : trajets pour le travail, trajets pour la formation, trajets professionnels/de service, achats quotidiens, achats en grandes quantités, excursions du week-end, autres.

Questions relatives aux véhicules

- *Combien de voitures dans le ménage (inclus voitures de fonction ou de service qui sont à la disposition permanente du ménage)* : <nombre de voitures>.
- *Marque de la voiture, type, cylindrée, première mise en circulation ; si 2000 ou 1999 aussi si mois de la mise en circulation*.
- *Utilisation de la voiture* : trajets pour le travail, trajets pour la formation, trajets professionnels / de service, achats quotidiens, achats en grandes quantités, excursions du week-end, autres.
- *Kilométrage à ce jour* : <nombre de km>.
- *1999 kilomètres parcourus* : <nombre de km>.
- *1999 kilomètres parcourus en Suisse* : <nombre de km>.
- *1999 kilomètres parcourus à l'étranger* : <nombre de km>.
- *Nombre de motocyclettes* : <nombre>.
- *Cylindrée des motocyclettes* : <ccm>.
- *Utilisation des motocyclettes* : trajets pour le travail, trajets pour la formation, trajets professionnels/de service, achats quotidiens, achats en grandes quantités, excursions du week-end, autres.
- *Année de la première mise en circulation* : <an> ; si 2000 ou 1999 aussi mois de la mise en circulation : <mois>.
- *Kilométrage* : <km>.
- *1999 des kilomètres parcourus avec la motocyclette en Suisse* : <nombre de km>.
- *1999 des kilomètres parcourus avec la motocyclette à l'étranger* : <nombre de km>.
- *Nombre de petites motocyclettes* : <nombre>.
- *Nombre de cyclomoteurs* : <nombre>.
- *Nombre de bicyclettes* : <nombre>.
- *Nombre de bicyclettes avec une vignette d'assurance* : <nombre>.

Questions relatives aux membres du ménage (1 à 2 personnes)

Aspects socio-démographiques

- *Sexe, âge, état civil, nationalité (CH/ étranger)*.
- *Dernière formation terminée* : aucune, scolarité obligatoire, apprentissage d'une profession, école professionnelle à plein temps, classe de maturité/ école normale, formation professionnelle supérieure (contremaitre, maîtrise fédérale), école technique/école technique supérieure, université/haute école
- *Activité professionnelle* : non, oui ; employé à plein temps, à temps partiel à un poste à temps partiel ; à temps partiel à deux ou plusieurs postes à temps partiel ; sans emploi

Questionnaire Microrecensement sur les transports 2000 – Version abrégée – mai 2000

actuellement, mais à la recherche d'un emploi ; sans emploi actuellement, mais emploi assuré à l'avenir ; sans emploi actuellement et pas à la recherche d'un emploi ; personne au foyer ; en formation (école, études, apprentissage) ; rentier(ère) / retraité(e) ; autre situation.

- **École suivie** : scolarité obligatoire, apprentissage d'une profession, école professionnelle à plein temps, classe de maturité/école normale, formation professionnelle supérieure, école technique / école technique supérieure, université/haute école.
- **Activité professionnelle régulière** : oui, non.
- **Profession** : <profession>
- **Heures par semaine** : <nombre>
- **Situation dans la profession** : indépendant ; membre de la famille collaborant à l'entreprise familiale ; employé comme cadre supérieur ; employé comme cadre moyen ou subalterne ; employé avec autre fonction.
- **Adresse de l'entreprise / formation** : <lieu, NPA, (rue, numéro)>.
- **Distance domicile – lieu de travail/formation** : <km ; 1 décimale>.
- **Place de parc à disposition sur le lieu de travail/formation** : oui, gratuite ; oui, payante ; non.
- **À quelle fréquence parcourez-vous le trajet de et vers votre lieu de travail en moyenne par semaine** : <nombre>.
- **Disponibilité des moyens de transport (tous jours, sur demande, pas disponible)** : bicyclette, cyclomoteur motocyclette, propre voiture/ autre voiture.

Questions relatives à la mobilité le jour de référence

- **Météo du jour de référence** : ensoleillé/beau, légèrement nuageux, couvert/fortement couvert, brouillard, pluie, neige, très variable/instable/incertain.
- **Le jour de référence était un jour ouvrable ou de congé** : journée de travail, journée de travail spéciale, avoir eu congé/avoir pris congé, jour férié, jour de vacances, malade.
- **Déroulement de la journée (oui, non)** : médecin/coiffeur/achats, courses, sport, association, spectateur(trice) à un concert/une pièce de théâtre/un film/une manifestation sportive, restaurant/sorti(e), excursion/promenade, visite des parents/connaissances/amis, accompagné des enfants/d'autres personnes.
- **Avez-vous quitté votre logement à un moment quelconque?** : oui, non.
- **Raison pour ne pas quitter le logement** : maladie, aucune nécessité, travaux ménagers, mauvais temps, poste de travail à domicile, visites, autres.
- **Quand avez-vous quitté votre logement pour la dernière fois** : après le jour de référence, était quand même en route le jour de référence, la veille du jour de référence, 2 - 7 jours avant le jour de référence, 8 jours à 1 mois avant le jour de référence, antérieurement, n'ai jamais quitter le logement.

Pour chaque étape/pour chaque trajet, les indications suivantes seraient enregistrées :

- **Adresse de départ, adresse cible, lieu de changement** : pays ; D, F, I, A ; localité, localité la plus importante et la plus proche ; en CH communes ; dans une agglomération rue et numéro ou nom de la station.
- **Heure de départ** : <heure (heures et minutes)>.
- **Distance de l'étape** : <km (enregistrement des étapes > 25 m arrondi sur 100 m)>.
- **Moyen de transport** : à pied ; bicyclette ; cyclomoteur ; petite motocyclette ; motocyclette comme conducteur ; motocyclette comme passager ; voiture comme conducteur ; voiture

comme passager ; train, car postal ; bus ; tram, Taxi ; autocar ; camion ; bateau ; avion ; train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, skift, autres

Si voiture :

- **Genre de voiture** : voiture d'entreprise/voiture de service, voiture de location, voiture partagée/car Sharing/Mobility, voiture appartenant au ménage selon la liste.
- **Nombre de personnes dans la voiture** : <nombre>.
- **Lieu de stationnement** : gratuit sur le domaine public, gratuit sur un domaine non public, payant sur le domaine public, payant sur un domaine non public, chez des amis/connaissances, parking d'entreprise/parking d'école, place de parc privée personnelle.

Si transport public :

- **Billet utilisé (a)** : billet/abonnement d'une communauté de transport, abonnement inter (abonnement de 2 associations de transport), autre billet, abonnement combiné pour frontalier.
 - **Prix** : <frs.>.
 - **Communauté de transport** : communauté zurichoise de transport, communauté tarifaire d'Argovie, autre association de transport.

Seulement pour les étapes dans la communauté zurichoise de transport et la communauté tarifaire d'Argovie

- **Billet utilisé (b)** : billet isolé (simple/aller - retour), carte journalière, carte multi-courses/carte journalière à option, abonnement hebdomadaire, abonnement mensuel, abonnement annuel, abonnement général, autre billet.
- **Billet d'association** : billet isolé/carte journalière, carte multi-courses/carte journalière à option, abonnement hebdomadaire, abonnement mensuel, abonnement annuel.

Seulement pour les étapes dans la communauté zurichoise de transport

- **Billet de la communauté zurichoise de transport (ZVV)** : billet isolé, carte journalière, carte journalière à option, carte multi-courses, abonnement mensuel, abonnement annuel, billet de correspondance, abonnement mensuel – passeport de 9 heures, abonnement annuel - 9 heures.
- **Nombre des zones** : <1 à 8 zones> : toutes zones (tout le cant. ZH), petit trajet, grand trajet, agglomération de Zurich (passeport 9 heures), agglomération Winterthur (passeport de 9 heures)

Seulement pour les étapes dans la communauté tarifaire d'Argovie

- **Billet de la communauté tarifaire d'Argovie** : billet isolé, carte journalière, carte multi-courses, abonnement mensuel, abonnement annuel, billet de correspondance, RegioCard Plus, RegioCard Plus light.
- **Nombre de zones** : <1 à 7 zones>, toutes les zones (toute l'association tarifaire).
- **Parcours du billet** : <NPA lieu de départ et de destination>.
- **Lieu d'achat du billet** : <NPA lieu d'achat ; rue également dans les grandes villes>.
- **Type de point de vente** : au guichet d'une gare des CFF, dans un kiosque, auprès du conducteur /de la conductrice, à une billetterie automatique, à un guichet de poste.
- **Emplacement de la billetterie** : gare, arrêt de bus, à l'intérieur du bus.

- *But de l'étape, activité sur le lieu de l'étape* : transbordement/changement de moyen de transport, travail, formation, achats/approvisionnements, activités d'affaires, course de service, loisirs, trajet de service (conduire ou chercher quelqu'un), trajet d'accompagnement (accompagner quelqu'un), retour à la maison resp. logement à l'extérieur.
- *Décrire exactement l'activité au lieu de l'étape* : <"activité par mots clés">.
- *Distance parcourue le même jour la semaine dernière : la même distance, plus grande distance, plus petite distance, 0 km,* <"nombre km">.

Dernier voyage

- *Dernière excursion/voyage avec nuit passée à l'extérieur du lieu de domicile* : <"année du retour, mois, jours/trimestre ; début de mois/milieu/fin">, n'a encore jamais fait de voyage.
- *Nombre de nuitées* : <"nombre">.
- *Étapes du voyage (lieux des nuitées ; les 20 plus importants seulement)* : <"lieu de nuitée">, Suisse, étranger, passé la nuit en route.
- *Moyen de transport principal pour le trajet vers le lieu de nuitée* : à pied ; bicyclette ; cyclomoteur ; petite motocyclette ; motocyclette comme conducteur ; motocyclette comme passager ; voiture comme conducteur ; voiture comme passager ; train ; car postal ; bus ; taxi ; autocar ; camion ; bateau ; avion, train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, skilift.
- *But du trajet/activité au lieu de nuitée* : privé/essentiellement privé, professionnel/essentiellement professionnel, <"but, activité par mots clés">.
- *Moyen de transport principal pour le retour à la maison* : à pied ; bicyclette ; cyclomoteur ; petite motocyclette ; motocyclette comme conducteur ; motocyclette comme passager ; voiture comme conducteur ; voiture comme passager ; train ; car postal ; bus ; tram ; taxi ; autocar ; camion ; bateau ; avion, train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, skilift.
- *Distance totale du voyage en suisse* : <"km">.
- *Distance totale du voyage à l'étranger* : <"km">.
- *Nombre d'autres voyage avec des nuitées à l'extérieur au cours des 3 derniers mois* : <"nombre de voyages">, aucun.

Dernier voyage en avion

- *Voyage en avion au cours des 12 derniers mois* : oui, non.
- *Voyage en avion au cours des 5 dernières années (depuis le début de 1995)* : oui, non.
- *Nombre de voyages en avion au cours de ces 5 dernières années* : <"nombre">, plus de 97.
- *Année du dernier voyage en avion* : jamais encore, <"année">.
- *Aéroport de départ du dernier voyage en avion* : <"nom de l'aéroport">.
- *Lieu de départ pour aller à l'aéroport* : <"lieu, NPA, (rue, numéro)">.
- *But du voyage en avion* : privé/principalement privé, pour affaires/principalement pour affaires.
- *Voyage de vacances* : oui, non.
- *Offre de voyage forfaitaire* : oui, non.
- *Moyen de transport principal (= plus grande distance) à l'aéroport* : à pied ; bicyclette ; cyclomoteur ; petite motocyclette ; motocyclette comme conducteur ; motocyclette comme passager ; voiture comme conducteur ; voiture comme passager ; train ; car postal ; bus ; tram ; taxi ; autocar ; camion ; bateau ; avion, train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, skilift.

- tal ; bus ; tram ; taxi ; autocar ; camion ; bateau ; avion, train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège, skilift.
- *Date du départ* : <"année, mois, jour, estimé : trimestre ; début de mois, moitié, fin">.
- *But principal du voyage dans quel pays (majorité des nuitées)* : <"pays">.
- *Compagnie d'aviation* (la première partie du vol) : <"compagnie d'aviation">, aucune compagnie d'aviation (avion privé).
- *Aéroport de destination* : <"nom de l'aéroport">.
- *Nombre d'autres voyages en avion au cours des 12 derniers mois* : <"nombre">.

Politique des transports en Suisse

- *Affirmation relative à la politique actuelle des transports en Suisse* : tout à fait juste, assez juste, pas très juste, pas juste du tout.
 - La politique suisse des transports apporte une contribution à l'amélioration de l'environnement.
 - La politique suisse des transports ne résout pas les problèmes de trafic actuels.
 - La politique suisse des transports n'est pas suffisamment liée à la politique européenne des transports.
- *Les influences négatives du trafic devraient être réduites. Lesquelles des mesures suivantes sont raisonnables* : très raisonnable, assez raisonnable ; assez peu raisonnable, pas du tout raisonnable.

Pourquoi cette mesure n'est-elle pas raisonnable ? Parce qu'elle n'est pas efficace, parce qu'elle limite trop la liberté individuelle, parce qu'elle apporte des inconvénients à l'économie ; parce qu'elle n'a pas de sens sur le plan politique, parce qu'elle n'est pas applicable dans la pratique.

 - En appeler à la responsabilité personnelle de chacun.
 - La promotion des transports publics.
 - Durcissement des normes techniques, par exemple les prescriptions sur les gaz d'échappement.
 - Augmentation du prix de l'essence.
- *Acceptation des mesures portant sur les prix* : entre en ligne de compte, entre en ligne de compte sous certaines conditions, n'entre pas en ligne de compte.
 - L'introduction de taxes de franchissement des tunnels, par exemple au Gothard et au San Bernardino.
 - Taxes d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe.
 - Taxes de stationnement plus élevées dans les centres urbains.
- *Utilisation des nouvelles recettes du trafic routier* : tout à fait d'accord, assez d'accord, assez peu d'accord, pas du tout d'accord.
 - Pour réduire les taxes et les dépenses actuelles dans le secteur des transports.
 - Avant tout pour la promotion des transports publics.
 - Avant tout pour l'amélioration du réseau routier.
 - Pour alimenter les caisses de l'État.
- *Opinions sur le trafic des voitures* : tout à fait d'accord, assez d'accord, assez peu d'accord, pas du tout d'accord.
 - La Suisse dispose aujourd'hui d'un réseau routier très bien structuré.
 - De grands travaux d'extension du réseau routier ne sont pas nécessaires au cours de ces prochaines années.

- Dans le centre des villes et dans les quartiers résidentiels, le trafic motorisé devrait être rendu plus silencieux, par exemple par des zones limitées à 30 km/h.
- *Opinion sur une promotion accrue des transports publics* : tout à fait d'accord, assez d'accord, assez peu d'accord, pas du tout d'accord.
 - Les transports publics doivent jouir d'un traitement préférentiel.
 - La promotion des transports publics est particulièrement importante dans les agglomérations.
 - Les transports publics coûtent aujourd'hui déjà trop cher. Ils devraient devenir meilleur marché.
- *Satisfaction des moyens de transport publics* : très satisfait, assez satisfait, assez peu satisfait, pas du tout satisfait.
 - Train.
 - Car postal.
 - Bus.
 - Tram.
- *Points importants pour le transport public* : très important, assez important, assez peu important, pas du tout important.
 - La fréquence de l'offre de transport.
 - Des tarifs avantageux.
 - La ponctualité.
 - La protection contre les agressions et harcèlements.
 - Au lieu de conduire le fait de pouvoir dormir, travailler, lire.
- *Autres aspects très importants pour l'utilisation des transports publics* : non ; l'offre de transport aux heures tardives ; la sécurité des transports publics/peu d'accidents ; la présence de personnel dans les véhicules ; des liaisons directes/pas de transbordement ; Peu de marche à pied jusqu'au transport public ; le confort à l'arrêt (par exemple kiosque, protection contre les intempéries, guichet pour les billets) ; information ; un accès à niveau dans le véhicule (plancher surbaissé) ; suffisamment de places assises y compris aux heures de pointe ; l'agrément du voyage lui-même (paysages, curiosités, découverte).

Contrôles de police

- *En tant que conducteur d'un véhicule à moteur, avez-vous été contrôlé par un agent de police au cours des 12 derniers mois ? – Si "oui" : combien de fois ?* : <nombre de contrôles>. Jamais.

Revenu

- *Le revenu mensuel brut du ménage* : inférieur à frs. 2'000. -- ; entre frs. 2'000. -- et frs. 4'000. -- ; entre frs. 4'001. -- et frs. 6'000. -- ; entre frs. 6'001. -- et frs. 8'000. -- ; entre frs. 8'001. -- et frs. 10'000. -- ; entre frs. 10'001. -- et frs. 12'000. -- ; entre frs. 12'001. -- et frs. 14'000. -- ; supérieur à frs. 14'000. --.

Perturbations du trafic

Seulement pour le canton d'Argovie

- *Perturbations du trafic régulier sur le trajet vers le travail* : oui, non.
- *Lieu des perturbations du trafic* : autoroute, route principale hors localité, à l'intérieur d'une localité, autre type de perturbation du trafic (par ex. retards des trains).

- *Lieu des bouchons sur l'autoroute* : tunnel de Baregg ; échangeur entre l'A1 (Zurich - Berne) et l'A2 (Bâle - Chiasso) ; échangeur entre l'A1 (Zurich - Berne) et l'A3 (Zurich - Bâle) ; à un autre endroit : <endroit>.
- *Où vous rendez-vous lorsque vous rencontrez les bouchons* : au lieu de travail, à la maison, ailleurs : <lieu>.
- *Lieu de bouchons sur la route principale hors localité (entre quels endroits)* : <premier endroit>, <second endroit>.
- *Direction* : <endroit>; variable.
- *Endroit des bouchons* : <endroit>.
- *Heure des bouchons* : <heures, 4 positions>.
- *Combien de temps dans les bouchons* : <nombre de minutes>.
- *Second/troisième endroit avec perturbation du trafic sur le trajet vers le lieu de travail* : oui, non.
- *Second/troisième endroit avec perturbation* : Autoroute, Route principale hors localité, A l'intérieur d'une localité, Autre type de perturbation du trafic (par ex. retards des trains).
- *Souffrance d'une pollution de l'air causée par le trafic* : oui, non.
- *Si oui : la propre santé est touchée par la pollution de l'air* : oui, je suis d'accord ; non, je ne suis pas d'accord.
- *La pollution de l'air comme une contrainte* : oui, je suis d'accord ; non, je ne suis pas d'accord.
- *Nuisances sonores causées par le trafic au domicile* : oui, non.
- *Si oui : La propre santé est touchée par les nuisances sonores* : oui, je suis d'accord ; non, je ne suis pas d'accord.
- *Nuisances sonores comme une contrainte* : oui, je suis d'accord ; non, je ne suis pas d'accord.
- *Quel moyen de transport est-il principalement responsable des nuisances sonores que vous ressentez le plus souvent à votre domicile comme une contrainte ?*
- Voitures, Chemin de fer, Motocycles, VéloMOTEURS, Avions de transport, Avions de tourisme.

Fin et jugement

- *Interview de proximité* : oui, non.
- *Rappel pour insister* : oui, non.
- *Raison de renonciation ménage/personne* : pas d'intérêt, pas de temps, en principe contre les enquêtes, contre les enquêtes téléphoniques, raisons familiales, n'a pas envie, est contre les enquêtes à cause de la protection des données, l'interview est trop longue, autre raison de renonciation.
- *Raison du refus (ménages)* : problème de langue, séjour prolongé à l'étranger, décédé, problème de santé/maladie chronique/handicap, résidence secondaire/maison de vacances, numéro de compagnie/numéro de fax, autre raison/refus.
- *Raison du refus (personne)* : problème de langue, séjour prolongé à l'étranger, décédé, problème de santé/maladie chronique/handicap, résidence secondaire/maison de vacances, numéro de compagnie/numéro de fax, autre raison/refus.

LES DÉPLACEMENTS										
DESCRIPTION DES DÉPLACEMENTS										
ORIGINE DU DÉPLACEMENT					DÉSTINATION DU DÉPLACEMENT					
D1 N° abandon- nement	D2 Motif de la personne (plus éventuellement celui de la personne accompagnée)	D3 Zone fine origine	D4 Heure de départ	D5 Motif de la personne (plus éventuellement celui de la personne accompagnée)	D6 Si D5 = g1 motif sournée	D7 Zone fine destination	D8 Heure d'arrivée	D9 Durée du déplace- ment	D10 Nombre de modes mécanisés utilisés pour effectuer le déplacement (cocher 9 si le déplacement est fait uniquement à pied et passer au déplacement suivant)	D11 Si le déplacement est effectué en VP ou en TC, le coût du déplacement (3-11 €): 1. Totalem- ent à la charge du ménage 2. Partiellem- ent à la charge du ménage 3. Pas du tout à la charge du ménage
		voir cartes	heures minutes		indiquer le nombre d'arrêts sur le premier déplacement suivi de la surnée	voir cartes	heures minutes	en minutes		
PREMIER DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
DEUXIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
TROISIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
QUATRIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
CINQUIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
SIXIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										

LES TRAJETS										
DESCRIPTION DU OU DES MODES MÉCANISÉS UTILISÉS POUR EFFECTUER CES DÉPLACEMENTS										
Si conducteur de véhicule(s) particulier(s)										
T1 Numéro du trajet	T2 Temps de marché à pied pour rejoindre le mode mécanisé	T3 Mode de transport utilisé	T4 Zone fine de départ du mode mécanisé	T5 Zone fine d'arrivée du mode mécanisé	T6 Temps de marché à pied pour rejoindre la destination finale du déplacement ou pour accéder au mode mécanisé suivant	T7 N° du véhicule voir fiche message Cocher 8 si le véhicule n'est pas recensé dans la fiche Message	T8 Nombre de personnes (conducteur compris, nombre toujours au moins = à 1)	T9 Lieu de stationnement 0. Arrêt pour prendre ou déposer une personne 1. Garage, box, autre emplacement réservé 2. Dans la rue 3. Dans un parc de station- nement à ciel ouvert (ou place publique) 4. Dans un parc de station- nement couvert accessible au public	T10 Nature du stationnement 1. Interdit 2. Gratuit 3. Payant à voies chargés 4. Payant à la charge de quelqu'un d'autre Ne pas cocher si l'arrêt est pour prendre ou déposer une personne	T11 Durée de recherche du station- nement (cocher 0 si il n'y a pas de recherche ou station- nement obscure, place réservée...)
	en minutes		voir cartes	voir cartes	en minutes					en minutes
TRAJET (S) DU PREMIER DÉPLACEMENT										
TRAJET (S) DU DEUXIEME DÉPLACEMENT										
TRAJET (S) DU TROISIEME DÉPLACEMENT										
TRAJET (S) DU QUATRIEME DÉPLACEMENT										
TRAJET (S) DU CINQUIEME DÉPLACEMENT										
TRAJET (S) DU SIXIEME DÉPLACEMENT										

LES DÉPLACEMENTS		DESCRIPTION DES DÉPLACEMENTS								
ORIGINE DU DÉPLACEMENT			DESTINATION DU DÉPLACEMENT							
D1 N° déplacement	D2 Motif de la personne <small>(Indiquer éventuellement celui de la personne accompagnée)</small>	D3 Zone fine origine	D4 Heure de départ	D5 Motif de la personne (ou éventuellement celui de la personne accompagnée)	D6 Si D5 = 01, motif tournée <small>(Indiquer le nombre d'arrêts sur le premier déplacement de la tournée)</small>	D7 Zone fine destination	D8 Heure d'arrivée	D9 Durée du déplacement	D10 Nombre de modes mécanisés utilisés pour effectuer le déplacement <small>(Coder si le déplacement est fait uniquement à pied et passer du stationnement suivant)</small>	D11 Si le déplacement est effectué en VP ou en TC, le code du déplacement a-t-il été : <small>1. Totallement à la charge du ménage 2. Partiellement à la charge du ménage 3. Pas du tout à la charge du ménage</small>
		voir cartes	heures minutes			voir cartes	heures minutes	en minutes		
PREMIER DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
DEUXIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
TROISIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
QUATRIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
CINQUIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										
SIXIEME DÉPLACEMENT - SI MAP uniquement, après D10 → déplacement suivant - SI mode(s) mécanisé(s) → description du ou des trajets										

LES TRAJETS		DESCRIPTION DU OU DES MODES MÉCANISÉS UTILISÉS POUR EFFECTUER CES DÉPLACEMENTS									
		Si conducteur de véhicule(s) particulier(s)									
T1 Numéro du trajet	T2 Temps de marche à pied pour rejoindre le mode mécanisé	T3 Mode de transport utilisé	T4 Zone fine de départ du mode mécanisé	T5 Zone fine d'arrivée du mode mécanisé	T6 Temps de marche à pied pour rejoindre la destination finale du déplacement ou pour accéder au mode mécanisé suivant	T7 N° du véhicule (voir fiche ménage) <small>Coder si si le véhicule n'est pas recensez dans la fiche Ménage</small>	T8 Nombre de personnes (conducteur compris, nombre toujours au moins = à 1)	T9 Lieu de stationnement <small>0. Arrêt pour prendre ou déposer une personne 1. Garage, box, autre emplacement réservé 2. Dans la rue 3. Dans un part de stationnement à ciel ouvert ou (place publique) 4. Dans un part de stationnement couvert accessible au public</small>	T10 Nature du stationnement <small>1. Interdit 2. Gratuit 3. Payant à votre charge 4. Payant à la charge de quelqu'un d'autre</small>	T11 Durée de recherche du stationnement <small>Coder de 00 si n'y a pas de recherche de stationnement (obscure, place réservée...)</small>	
	en minutes		voir cartes	voir cartes	en minutes						en minutes
TRAJET (s) DU PREMIER DÉPLACEMENT											
TRAJET (s) DU DEUXIEME DÉPLACEMENT											
TRAJET (s) DU TROISIEME DÉPLACEMENT											
TRAJET (s) DU QUATRIEME DÉPLACEMENT											
TRAJET (s) DU CINQUIEME DÉPLACEMENT											
TRAJET (s) DU SIXIEME DÉPLACEMENT											

**ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
QUESTIONNAIRE STANDARD CERTU 2007**

FICHE MÉNAGE	Nombre de fiches « Personnes du ménage » 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	
Code fiche 1	1 <input type="checkbox"/>	
Enquête réalisée le	Ma Me Je Ve Sa	Date
		Heure de début
		Heure de fin

Éléments saisis dans le logiciel de suivi d'enquête (tableau de bord)

Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence.....	.....
Numéro d'échantillon dans le secteur.....	.....
Nom, prénom et n° de l'enquêteur.....	.....
Numéro de semaine.....	.....
Résultat de l'enquête.....	.....
Jour de déplacement (veille de l'enquête)	Lu 1 Ma 2 Me 3 Je 4 Ve 5.....
Occupation principale (statut) de la personne de référence (report de P8).....	.....
Nombre de déplacements tous modes.....	.....
Nombre de déplacements réseaux urbains (bus urbains, tramway, métro).....	.....
Nombre de déplacements VP (véhicules particuliers).....	.....
Nombre de déplacements autres modes.....	.....
Nombre de déplacements 2 roues.....	.....
Nombre de déplacements marche à pied.....	.....
Nombre de voitures du ménage (report de M.6).....	.....
Nombre de personnes de sexe masculin.....	.....
Nombre de personnes de sexe féminin.....	.....
Nombre de personnes de cinq ans et plus.....	.....
Nombre de trajets réseaux urbains (bus urbains, tramway, métro).....	.....

Pour la personne répondant à la fiche « Opinion »	Sexe (P2) .....	.....
	Occupation principale (P8).....	.....
	Âge (P4).....	.....

La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modifications, garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont garées sous forme nominative auprès de

LE LOGEMENT

M1. Type d'habitat dans lequel est intégré le logement		
1. Individuel isolé 2. Individuel accolé 3. Petit collectif (jusqu'à 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée) 4. Grand collectif (plus de 3 étages) 5. Autres (préciser)		<input type="checkbox"/>
M2. Le ménage est-il ?		
1. Propriétaire ou accédant à la propriété 2. Locataire HLM 3. Autre locataire 4. Logé gratuitement 5. Autres (préciser)		<input type="checkbox"/>
M3. Avez-vous le téléphone fixe au domicile ?		
1. Oui	2. Non	<input type="checkbox"/>
M4. Si oui, êtes-vous inscrit ?		
1. Sur liste rouge 2. Sur liste orange 3. Sur l'annuaire des abonnés de France Télécom 4. Autre (dégrouperement total, ADSL, ordinateur, etc.) : préciser <u>SC</u> <u>voit ra en</u> <u>m@</u>		<input type="checkbox"/>
M5. Avez-vous une connexion Internet ?		
1. Oui	2. Non	<input type="checkbox"/>

Si non, aller en M5

**ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
QUESTIONNAIRE STANDARD CERTU 2007**

FICHE OPINION	Passée auprès d'un occupant du logement tiré au sort parmi les personnes âgées de 16 ans et plus.
----------------------	---

Code fiche 5	5 <input type="checkbox"/>
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	<input type="checkbox"/>
Numéro d'échantillon	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Numéro de l'enquêteur	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Nom et prénom de l'enquêteur	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Numéro de la personne enquêtée	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Désignation de la personne âgée de 16 ans ou plus à interroger

CHOIX DE LA PERSONNE A INTERROGER	
Nombre de personnes de 16 ans et plus du ménage (voir fiche ménage) :	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Reportez-vous à la Fiche Adresse, rubrique : « Désignation de la personne qui répond à la fiche opinion »	
Le numéro de personne indiqué au-dessous du chiffre correspondant au nombre de personnes de 16 ans ou plus du ménage indique le numéro de la personne du ménage (voir fiche ménage) que vous devez interroger.	
Numéro de la personne à interroger :	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Prénom de la personne à interroger :	

LA VIE DE LA CITÉ

O1. Voici une liste de points qui font partie de la vie locale. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire si dans votre agglomération, c'est un point **plutôt important** ou **plutôt pas important** ?

1. *Plutôt important* 2. *Plutôt pas important* 3. *Sans opinion*

1. La sécurité (publique)	<input type="checkbox"/>
2. L'environnement, le cadre de vie	<input type="checkbox"/>
3. Les loisirs	<input type="checkbox"/>
4. L'éducation	<input type="checkbox"/>
5. Les transports, la circulation	<input type="checkbox"/>
6. L'emploi	<input type="checkbox"/>
7. Le logement	<input type="checkbox"/>

O2 Vous venez de me citer (reprendre la liste des items considérés comme plutôt importants). Parmi ceux-ci, quel est celui dont on devrait s'occuper en priorité ? (une seule réponse)	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

LES DÉPLACEMENTS URBAINS

O3. Voici une liste de points qui concernent la circulation et les transports dans votre agglomération. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire si c'est un point **plutôt important** ou **plutôt pas important** ?

1. *Plutôt important* 2. *Plutôt pas important* 3. *Sans opinion*

1. Les risques d'accident	<input type="checkbox"/>
2. Le bruit de la circulation	<input type="checkbox"/>
3. Les déplacements à pied	<input type="checkbox"/>
4. Les déplacements à vélo	<input type="checkbox"/>
5. Les déplacements en deux-roues motorisé	<input type="checkbox"/>
6. Les transports collectifs	<input type="checkbox"/>
7. La pollution automobile	<input type="checkbox"/>
8. Le stationnement	<input type="checkbox"/>
9. La circulation	<input type="checkbox"/>

O4 Vous venez de me citer (reprendre la liste des items considérés comme plutôt importants). Parmi ceux-ci, quel est celui dont on devrait s'occuper en priorité ? (une seule réponse)	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------

QUELQUES OPINIONS

O5. Pour chacune des affirmations suivantes, êtes-vous d'accord ou pas d'accord ?

1. D'accord 2. Pas d'accord 3. Sans opinion

1. Au centre-ville, il faut continuer à construire des parkings	<input type="checkbox"/>
2. Le vélo en ville, c'est l'avenir	<input type="checkbox"/>
3. Aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture	<input type="checkbox"/>
4. Limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique	<input type="checkbox"/>
5. Il faut continuer à développer les transports en commun, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes	<input type="checkbox"/>
6. Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture	<input type="checkbox"/>
7. Il faut réprimer plus sévèrement le stationnement interdit	<input type="checkbox"/>

QUALIFICATION DE L'USAGE DES MODES

O6 à O8. Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le mode ? (en cas de difficulté pour classer l'adjectif proposé par l'enquêteur, l'inscrire en clair)

O6. L'automobile	O7. Les transports collectifs	O8. Le vélo
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
.....
.....

Codes

01	Rapide	21	Lent
02	Bon marché, économique, pas cher	22	Cher
03	Pratique	23	Pas pratique
04	Écologique	24	Polluant
05	Sûr(e)	25	Dangereux
06	Confortable, agréable, convivial	26	Inconfortable, désagréable
07	Rend autonome (ou libre)	27	Contraignant
08	Silencieux	28	Bruyant
09	Reposant	29	Fatigant
10	Utile	30	Inutile
11	Indispensable / vital / nécessaire	40	Autre, préciser
12	Sportif / de loisir /sain		

**ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
QUESTIONNAIRE STANDARD CERTU 2007**

Fiche PERSONNES du ménage	Si le logement comprend plus de dix personnes recensées utilisez une deuxième fiche « Personnes du ménage ».
	Notez ci-contre le numéro de la présente fiche. Fiche n° <input type="checkbox"/>

Code fiche 2	<input type="checkbox"/> 2
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Numéro d'échantillon dans le secteur.....	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Numéro de l'enquêteur	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Nom et prénom de l'enquêteur	

RECENSEMENT DES OCCUPANTS DU LOGEMENT

Inscrire dans le tableau placé au dos, par ordre d'âge décroissant, toutes les personnes habitant habituellement le logement.

Seules les personnes habitant habituellement, au moins 3 nuits par semaine (du lundi au vendredi), un autre logement fixe ne seront pas recensées (voir manuel d'instructions).

Pour les personnes de moins de 5 ans, ne renseigner que les questions P1 à P4.

Pour les personnes de 5 ans et plus renseigner l'ensemble du questionnaire.

Enquête ménages déplacements – Questionnaire standard CERTU, avril 2007

P1	P2	P3	P4	P5 Possession ...		P7	P8
Numéro et prénom de la personne	Sexe	Lien avec la personne de référence	Age	... d'un téléphone portable (à titre personnel ou professionnel)	... d'une adresse de messagerie électronique (personnelle ou professionnelle) consultée au moins 1 fois par semaine	... du permis de conduire VL (tourisme B)	Dernier établissement scolaire fréquenté à temps complet
	1. Masc. 2. Fém.	1. Personne de référence 2. Conjoint 3. Enfant 4. Autre	Age révolu à la date d'enquête Fin de l'enquête pour les moins de 5 ans	1. Oui 2. Non	1. Oui 2. Non	1. Oui 2. Non 3. Conduite accompagnée et leçons de conduite	0. En cours de scolarité 1. Primaire 2. Secondaire (de la 6 ^{ème} à la 3 ^{ème} , CAP) 3. Secondaire (de la seconde à la terminale, BEP) 4. Supérieur jusqu'à BAC + 2 5. Supérieur BAC + 3 et plus 6. Apprentissage 7. Pas d'études
01	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
04	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

POUR TOUS					
				Pour vos déplacements dans l'aire d'étude	
P9 Occupation principale de la personne (statut)	P10 Autre occupation de la personne	P11 Quelle est ou quelle a été votre profession principale, ou pour les scolaires et étudiants, quel est votre niveau d'études ?	Codification de la PCS	P12 En général, avez-vous un abonnement transports collectifs ?	P13 Hier, cet abonnement était-il valide ?
1. Travail à plein temps 2. Travail à temps partiel 3. Apprentissage, formation, stage 4. Étudiant 5. Scolaire jusqu'au BAC 6. Chômeur, recherche un emploi 7. Retraité 8. Reste au foyer 9. Autre	0. Non concernée 1. Travail 2. Etudes	<i>En clair, le plus précisément possible</i> Exemple de profession : ouvrier électricien d'entretien, chauffeur de poids lourds, ingénieur chimiste, caissière de libre service... Exemple de niveau d'études : collégien en classe de 3 ^{ème} étudiant en 2 ^{ème} année de DEUG...	<i>Codifiée en bureau de gestion</i>	1. Oui, gratuit 2. Oui, payant 3. Non	1. Oui 2. Non
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**POUR LES ACTIFS, SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS (codes 1, 2, 3, 4 et 5 en P9),
CONCERNANT LEUR OCCUPATION PRINCIPALE**

N° pers.	P14	P15	
	Pour votre occupation principale, travaillez-vous ou étudiez-vous exclusivement à domicile ?	Pour votre occupation principale, adresse précise de votre lieu de travail ou d'études	
	1. Oui 2. Non <i>Si oui aller en P19</i>	Indiquer en clair le numéro, la rue, le code du département et la commune. <i>Exemple : 9 rue Juliette Récamier 69 Lyon</i>	Codification de la zone fine [] [] [] [] [] [] [] [] [] []
01	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
02	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
03	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
04	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
05	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
06	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
07	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
08	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
09	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []
10	<input type="checkbox"/>	[] [] [] [] [] [] [] [] [] []

**POUR LES ACTIFS, SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS (codes 1, 2, 3, 4 et 5 en P9)
DE 18 ANS ET PLUS, CONCERNANT LEUR OCCUPATION PRINCIPALE**

N° personne	Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre occupation principale	Sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre occupation principale	Sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre occupation principale
	P16 En général, disposez-vous d'une voiture en tant que conducteur ?	P17 En général, rencontrez-vous des problèmes de stationnement ?	P18 Est-il difficile de stationner sur ou à proximité de votre lieu de travail ou de votre lieu d'études ?
	1. Oui et je l'utilise 2. Oui mais je ne l'utilise pas 3. Non <i>Si 1, aller en P17 Si 2 ou 3, aller en P18</i>	1. Oui 2. Non, j'ai une place réservée 3. Non, il y a une offre importante de stationnement à proximité 4. Non, compte tenu de mes horaires <i>Dans tous les cas, aller en P19</i>	1. Oui 2. Non car je pourrais avoir une place réservée 3. Non car il y a une offre importante de stationnement à proximité
01	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

POUR TOUS							
N° pers.	UTILISATION DE CHAQUE MODE DE TRANSPORT						FILTRE DÉPLACEMENTS
	En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous .....(citer le mode) pour vous déplacer dans l'aire d'étude ? Attention : 1 déplacement = 1 aller ou 1 retour Présenter la carte code 1. Tous les jours ou presque 2. Deux déplacements par semaine au minimum 3. Deux déplacements par mois au minimum 4. Exceptionnellement 5. Jamais						Nous allons maintenant parler de la journée d'hier (hier 4h00 du matin à ce jour 4h00)
	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
	Bicyclette	2 roues à moteur	VP conducteur	VP passager	Ensemble du Réseau Urbain (y compris sites propres)	Sites propres uniquement	Quelle situation correspond le mieux à votre cas personnel au cours de la journée d'hier ? 1. Vous êtes présent hier dans l'aire d'étude et vous vous êtes déplacé au moins une fois 2. Vous êtes présent hier dans l'aire d'étude et vous ne vous êtes pas déplacé de 4h00 le matin à 4h00 ce jour 3. Vous êtes absent hier de 4h00 le matin à 4h00 ce jour au moins (origine ou la destination d'un déplacement dans l'aire d'étude)
01	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
04	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Grille d'entretien pour les trois groupes de personnes retenus

1. Description de la vie dans l'agglomération

- 1.1. Pouvez-vous me parler de la ville dans laquelle vous habitez ?
- 1.2. Depuis quand habitez-vous ici ?
- 1.3. Pourquoi avez-vous choisi précisément d'habiter dans ce quartier / logement ?
Est-ce un choix ? Y êtes-vous attaché ?
- 1.4. Comment qualifieriez-vous les relations sociales dans votre immeuble ou quartier ?
- 1.5. Est-ce que vous vous y plaisez ? Désirez-vous rester ?
- 1.6. Si non, quel quartier choisiriez-vous ? Ou alors, quel autre lieu (ville, région, pays) ?
- 1.7. Quand avez-vous déménagé pour la dernière fois ? D'où ? (*Parcours des gens pour comparaisons entre les agglomérations connues*)
- 1.8. Etes-vous propriétaire ou locataire de votre logement (ou autre situation : sous-location, logement social, etc.) ?
- 1.9. Avez-vous une résidence secondaire ? Si oui, où et quelle utilisation en faites-vous ?
- 1.10. Comment se déroule une journée « typique » pour vous la semaine ?
- 1.11. Comment se déroule une journée « typique » pour vous le week-end ?
- 1.12. Aimez-vous vous déplacer dans cette ville ?

2. Organisation des déplacements et empêchements de mobilité

- 2.1. Sortez-vous souvent de chez vous ? Pour aller où et faire quoi ? *Préparation du dessin*
- 2.2. Pourriez-vous me **dessiner** un plan avec vos trajets quotidiens (ou les plus fréquents, les plus réguliers, pour les non actifs) ? Quels itinéraires empruntez-vous (*en fonction des activités – actifs et non actifs*) ? *Identifier les lieux où ils se rendent habituellement. Ajouter ensuite les trajets avec le mode et la fréquence : trajet + fréquence + mode + si semaine ou week-end.*
- 2.3. Quelles difficultés rencontrez-vous sur ces itinéraires ? Y a-t-il des appréhensions sur ces itinéraires, ou sur des portions précises de ceux-ci ?
- 2.4. Les itinéraires varient-ils ? Dans quelle situation ?
- 2.5. Si vous sortez peu (ou lorsque vous ne sortez pas), pour quelle raison ? Quels sont les freins aux sorties et déplacements hors de votre domicile ?

- 2.6. Vous rendez-vous souvent au centre ?
- 2.7. Y a-t-il des endroits où vous ne vous rendez jamais ? Pourquoi ?
- 2.8. Craignez-vous certains endroits ? Lesquels ? Vous sentez-vous mal à l'aise dans certaines situations, ou en certains lieux, lors de vos déplacements ?
- 2.9. *Si actif*: travaillez-vous loin de votre domicile ?
- 2.10. Où faites-vous vos courses (aussi poste, services, administration, etc.) ? Comment y allez-vous ? Est-ce compliqué ? *dessin*
- 2.11. De manière générale, trouvez-vous que vous consacrez beaucoup de temps à vos déplacements ?
- 2.12. Comment vous déplacez-vous, quel moyen de transports utilisez-vous le plus souvent ? Pourquoi ? *Si besoin, énumérer voiture, moto, scooter, vélo, taxi, transports publics urbains (bus, tram, métro, RER...).*
- 2.13. Selon les activités ou les moments, utilisez-vous des moyens de transport différents ? Pourquoi ?
- 2.14. Utilisez-vous parfois d'autres moyens inhabituels tels que taxi, noctambus (*selon agglomération*), taxibus... ? Si oui, à quelle occasion ?
- 2.15. Combinez-vous parfois les modes de transports ? Si oui, à quelle occasion et pourquoi ?
- 2.16. Que faites-vous pendant vos temps de déplacements ?
- 2.17. Comment organisez-vous vos déplacements ? Est-ce que vous les planifiez à l'avance ? Cela change-t-il la semaine ou les week-ends ou selon les occasions ?
- 2.18. A quelle occasion et pour quelle raison planifiez-vous ou non vos déplacements ?
- 2.19. Vous arrive-t-il de recomposer vos déplacements en cours de route, spontanément ? Si oui, à quelle occasion ?
- 2.20. Comment appréhendez-vous ces changements, ces réorganisations ?
- 2.21. Vous arrive-t-il de vous perdre ?
- 2.22. Êtes-vous en général à l'heure, en avance, en retard ?
- 2.23. *Actifs*: Y a-t-il des possibilités de stationnement sur votre lieu de travail ? Si oui, cela influence-t-il le choix du moyen de transport ?
- 2.24. Si vous possédez une voiture, rencontrez-vous des problèmes de stationnement ? Si oui, où et quand ?
- 2.25. Comment décririez-vous la répartition des tâches domestiques dans votre ménage et quelle incidence a-t-elle sur la mobilité des différents membres du ménage (achats, garde ou accompagnement des enfants, etc.) ?

- 2.26. De manière générale, qu'est-ce qui vous semble difficile ou impossible dans vos déplacements et leur organisation ?
- 2.27. Comment répondez-vous à ces difficultés ?
- 2.28. Y a-t-il des personnes à disposition qui vous aident en cas de difficultés ? *De manière générale d'abord, puis dans les déplacements et leur organisation.*
- 2.29. Nous avons parlé principalement de vos déplacements réguliers. A l'inverse, quels sont les déplacements que vous avez réalisés de façon exceptionnelle ou unique ? *Par exemple, voyage, long trajet inhabituel ou déplacement dans des lieux jamais pratiqués.*
- 2.30. Si vous deviez partir par exemple dans trois jours, dans une ville que vous ne connaissez pas du tout à l'étranger (par ex. Hambourg), comment vous y prendriez-vous pour organiser votre déplacement ?

3. Perception des moyens de déplacement et des politiques publiques

- 3.1. Quels avantages et inconvénients voyez-vous à x moyen de transport ? *(voiture, collectif, marche/vélo)*
- 3.2. Si vous possédez une voiture, quel est le modèle et pourquoi ce choix ? Quel usage en faites-vous et à quelle occasion ? *(Discuter de l'objet voiture).*
- 3.3. Pourquoi n'utilisez-vous pas (ou moins) x moyen de transport ?
- 3.4. Cela a-t-il un rapport avec les infrastructures à disposition ?
- 3.5. Comment jugez-vous la qualité de la desserte et de la fréquence des transports collectifs ?
- 3.6. Comment jugez-vous les informations telles que les cartes et les horaires de transports ? Vous sentez-vous à l'aise avec, les consultez-vous régulièrement ? En possédez-vous ?
- 3.7. Consultez-vous les informations sur les sites internet ?
- 3.8. Avez-vous des difficultés à utiliser certains modes de transport, par exemple pour des raisons physiques, de santé ?
- 3.9. Avez-vous des peurs ou des appréhensions quant à l'utilisation de l'un de ces modes de transports ?
- 3.10. Que pensez-vous de ce qui a été fait par les autorités en matière de transports et de déplacements ? *(voiture, transports collectifs, marche/vélo, y compris aides)*
- 3.11. Plus précisément, qu'est-ce qui a été fait de positif selon vous ?
- 3.12. Ces points positifs ont-ils une influence sur vos déplacements ?
- 3.13. A l'inverse, quelles lacunes y voyez-vous ?

- 3.14. Ces lacunes ont-elles une influence sur vos déplacements ?
- 3.15. Comment jugez-vous la situation actuelle en matière de transports routiers ?
- 3.16. Comment jugez-vous la situation actuelle en matière de transports publics (urbains et trains)?
- 3.17. Comment jugez-vous la situation actuelle en matière de mobilité douce ?
- 3.18. Que savez-vous de ce qui se discute ou se fait actuellement dans ces trois domaines ? Qu'en pensez-vous ?
- 3.19. Avez-vous un souvenir de décisions et changements importants qui vous ont marqué dans le domaine des transports?
- 3.20. Ces changements ont-ils eu un impact sur votre manière de vous déplacer ?

4. Accès aux moyens de transports et compétences

- 4.1. Avez-vous un permis de conduire ?
- 4.2. Quelqu'un d'autre dans votre ménage ?
- 4.3. Possédez-vous une voiture ?
- 4.4. Quel est le modèle de la voiture ?
- 4.5. Si non, disposez-vous d'une voiture ? (préciser comment, à quelles occasions)
- 4.6. Autre moyen (vélo, scooter...) dans le ménage ?
- 4.7. Quel est l'accès aux transports publics urbains depuis votre domicile ? A quelle distance se trouvent les arrêts de TC et pour quel moyen exactement ?
- 4.8. Quel est la gare de chemins de fer la plus proche ?
- 4.9. De manière générale, pouvez-vous nous dire ce qu'il est possible de faire sans difficulté majeure depuis votre domicile ? *Décrire quelles sont les possibilités en termes de travail, accès aux services, loisirs, etc.*
- 4.10. Possédez-vous un abonnement pour les transports publics ? (*gratuit, payant ou non*)
- 4.11. Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier :
 - a. L'automobile
 - b. Les transports collectifs
 - c. Le vélo/la marche (transports non motorisés).

5. Questions générales

- 5.1. Quel âge avez-vous ?
- 5.2. Avez-vous des enfants, si oui combien ? Quel âge ont-ils ?
- 5.3. Combien de personnes vivent dans le ménage ? (*préciser*)
- 5.4. Quelle est votre formation ? Dernier établissement scolaire fréquenté.
- 5.5. Quelle est votre occupation principale ? (travail à plein temps - travail à temps partiel - apprentissage, formation, stage – étudiant – scolaire jusqu’au bac – chômeur, recherche un emploi – retraité – reste au foyer – autre) + autre occupation (travail – études)
- 5.6. Quelle est ou quelle a été votre profession principale (ou pour les scolaires ou étudiants, quel est votre niveau d’études) ? Le plus précisément possible.
- 5.7. *Actifs* : Adresse du lieu de travail
- 5.8. Possédez-vous un téléphone portable ?
- 5.9. Possédez-vous une adresse e-mail ? Un accès Internet ?

5. Extrait de codage d'entretiens sous ATLAS.ti

The screenshot displays the ATLAS.ti software interface. The main window shows a transcript of an interview with line numbers 001 to 026. The text is in French and discusses various topics, including changes in life, habits, and memories. On the right side, a list of codes is visible, with yellow star icons indicating which codes are applied to specific lines of the transcript. The codes include 'trajets réguliers', 'difficultés', 'vie dans agglo', 'ville négatif~', 'mode de transport', and 'permis de conduire'.

Transcript Content:

001 Ça a beaucoup changé...mais je suis allée beaucoup de fois dans ma vie, j'ai souvent été manger là-bas. Je dors un peu, mais je vais me réveiller. C'est pourquoi j'essaie de faire quelque chose de plus positif.

002 **Vous habitez où exactement ?**

003 Anières.

004 **Que pensez-vous de Genève ?**

005 Je ne comprends plus rien à la ville maintenant, ça se passe tout différemment par rapport à autre fois.

006 **Ça a beaucoup changé ?**

007 Oui, je trouve que ça a énormément changé.

008 **En quoi ?**

009 Le comportement des gens dans le bus.

010 **C'est vrai ?**

011 Oui je trouve. Parce que je ne descends pas toujours en voiture et je trouve que...j'aime bien les jeunes, mais ils sont difficiles à comprendre maintenant.

012 **Plus qu'avant ?**

013 Je trouve.

014 **Pourquoi ?**

015 Je crois qu'ils ont une autre opinion évidemment de la vieillesse que nous, ils ne peuvent pas savoir. Probablement que ce n'est pas tout de leur faute, mais ils ont un comportement différent.

016 **Ça joue un rôle pour vous ?**

017 Non, pas directement, parce que j'ai la chance de descendre très souvent en voiture. ou je prends le bus avec une amie à un endroit bien déterminé, on s'arrête, on va manger, comme ça, ça va.

018 **Vous aimez Genève ou pas ?**

019 C'est une merveilleuse ville que j'adore, que je connais depuis longtemps. Je me suis mariée là. Mais j'ai quitté mon métier que j'adorais, c'était au théâtre et j'adorais mon métier, mais mon mari m'avait dit, il était beaucoup plus âgé que moi, il m'avait dit c'est le théâtre ou le mariage. Je devais accepter le mariage parce qu'il avait aidé beaucoup...j'avais une sœur aveugle et une maman qui travaillait, qui était aussi fatiguée. J'avais besoin qu'il aide ma sœur et ma maman. Et c'était un homme merveilleux. Mais il fallait obéir, j'étais plutôt comme sa fille parce que j'étais beaucoup plus jeune que lui.

020 **Vous avez laissé tomber le théâtre ?**

021 J'ai laissé tomber le théâtre et pour moi, c'était extrêmement dur. Je ne peux plus retourner, je ne plus aller au Casino Théâtre.

022 **Ça vous rappelle des souvenirs ?**

023 Ça me rappelle des souvenirs et il y a encore un artiste qui joue, depuis mon temps, il est magnifique. Je l'aimais beaucoup avec sa femme, ils faisaient un couple magnifique, mais il a perdu sa femme. Mais je téléphone à mes amis, j'ai beaucoup de téléphones, oui. On m'amène, j'ai des amis qui ont continué à...moi j'ai dû arrêter de conduire pour les yeux, on ne m'a plus donné l'autorisation, l'oculiste, et on m'a supprimé mon permis.

024 **C'était quand ?**

025 Attendez donc...je dois me souvenir. Ça ne me revient pas non.

026 **Depuis combien d'années environ ?**

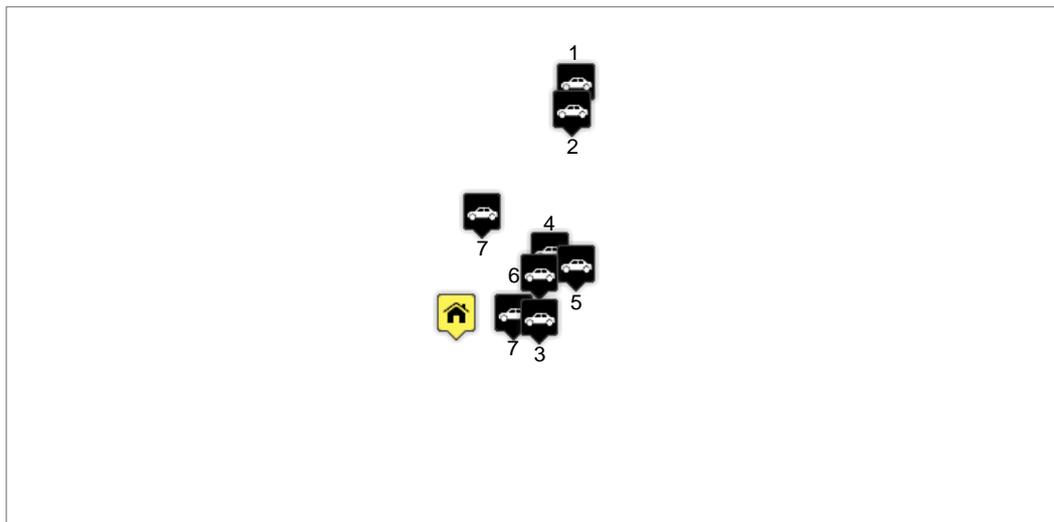
Codes Applied:

- trajets réguliers (lines 001-002)
- difficultés (line 005)
- vie dans agglo (lines 005, 007)
- ville négatif~ (line 005)
- mode de transport (line 017)
- trajets réguliers (line 017)
- vie dans agglo (line 018)
- permis de conduire (lines 023, 024)

6. Fiches individuelles des déplacements réguliers

GE1²⁹⁷

‘Quand j’ai les filles, c’est la course, le stress de 6h15 à 21h15, jusqu’à ce qu’on se couche. Et autrement, tout est minuté, chronométré à la minute.’



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Onex, 38 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants en bas âge, secrétaire à plein temps, possession du permis de conduire et d’une voiture (modèle : Mini Cooper), pas d’abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

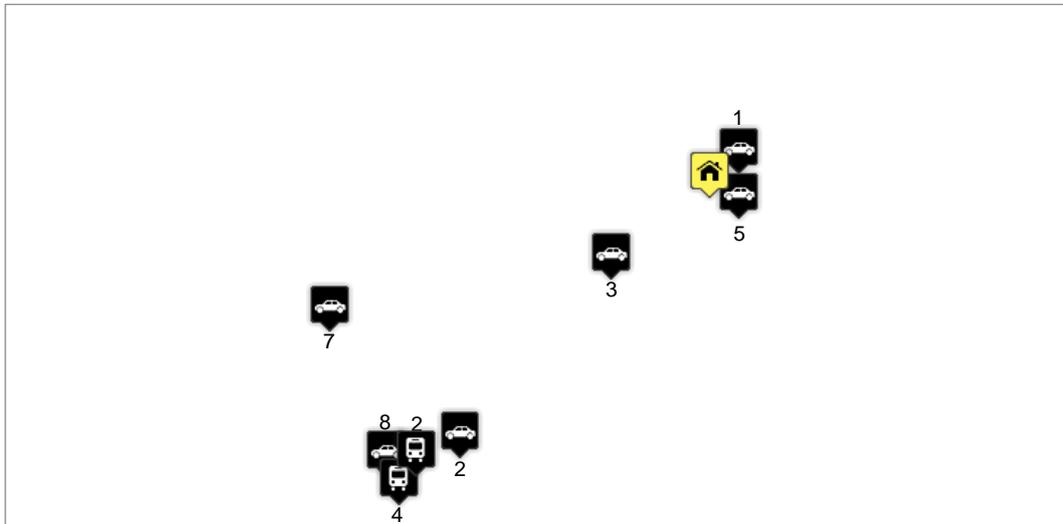
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Genthod	école enfants	5x/semaine	voiture
2 Bellevue	travail	5x/semaine	voiture
3 Carouge	médecin, sorties...	2x/mois	voiture
4 Centre-ville	loisirs, famille...	2x/mois	voiture
5 Eaux-Vives	famille	2-3x/semaine	voiture
6 Plainpalais	famille	1x/semaine	voiture
7 La Praille/Balexert	courses	1x/semaine	voiture

²⁹⁷ Chaque illustration reprend les dessins des trajets réguliers réalisés lors des entretiens, qui sont dans la mesure du possible représentées à la même échelle, en fonction de la carte de l’agglomération (une carte a souvent été utilisée également lors des entretiens pour réaliser ces dessins).

GE2

'On essaie de tout grouper vraiment à côté du domicile, parce que le temps manque'.



Descriptif de la personne :

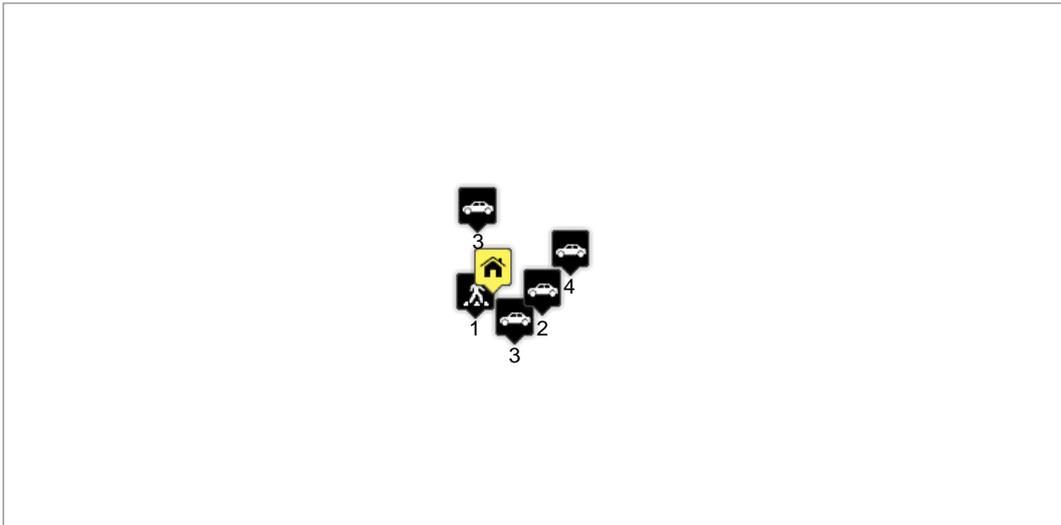
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Douvaine, 34 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant en bas âge, assistante d'avocat à plein temps, possession du permis de conduire et d'une voiture (modèle : Peugeot 106), abonnement TP avec P+R, propriétaire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Douvaine (F)	école enfant	5x/semaine	voiture
2 Genève centre	travail	5x/semaine	voiture + bus
3 Frontière/Veigy (F)	sport	3x/semaine	voiture
4 Plainpalais	cours de langues	1x/semaine	voiture + bus
5 Loisin (F)	courses	1x/semaine	voiture
6 Thonon-les-Bains (F) (hors schéma)	administration, courses, etc.	1x/semaine	voiture
7 Ferney-Voltaire (F)	amis	1x/mois	voiture
8 Centre-ville	sorties	1x/mois	voiture

GE3

'La garderie deux fois par semaine, (en voiture). C'est l'avenue du Plateau. Non mais genre, c'est à 500 mètres ! J'ai assez honte...'



Descriptif de la personne :

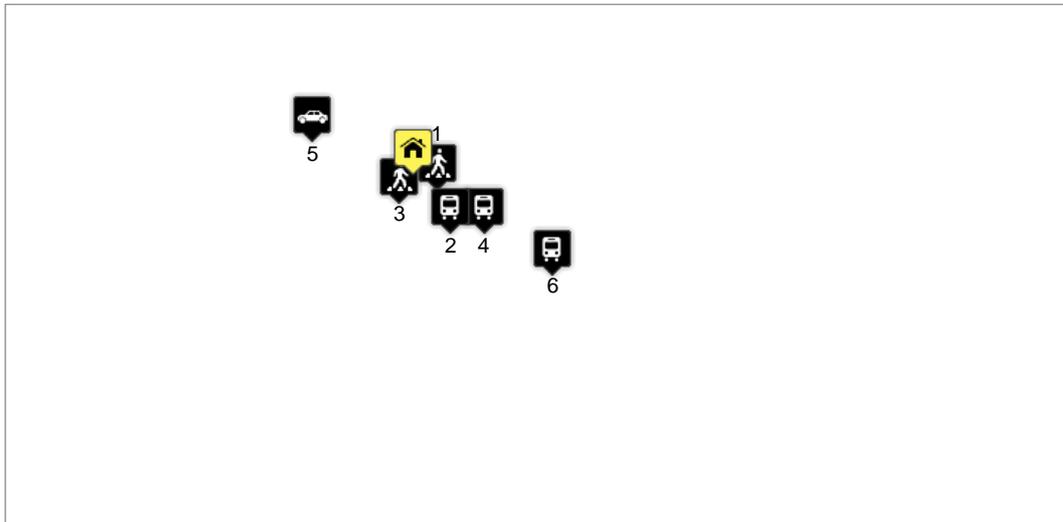
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée au Petit-Lancy, 38 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants en bas âge, assistante ressources humaines à plein temps, possession du permis de conduire et d'une voiture (modèle : Ford Ka), pas d'abonnement, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Pédibus école	enfants école	2x/semaine	à pied
2 Acacias	travail	5x/semaine	voiture
3 La Praille/ Balxert	courses	2x/semaine	voiture
4 Bord du lac	promenades	1x/semaine	voiture

GE4

'Mais quand je ne travaille pas, ça ne me donne pas envie de sortir ou de faire les magasins, je n'aime pas. Non, je n'aime pas, je reste à la maison, il y a des choses à faire'.



Descriptif de la personne :

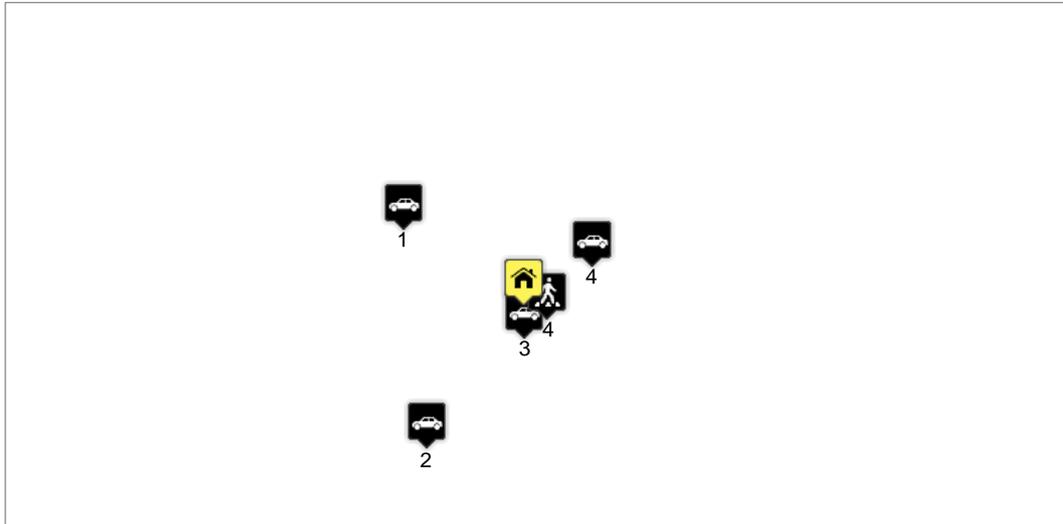
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Meyrin, 26 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant en bas âge, vendeuse-serveuse dans une boulangerie à plein temps et sur appel, pas de permis de conduire, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre commercial de Meyrin	enfant école, courses	4x/semaine	à pied
2 Blandonnet	travail	2-3x/semaine	bus
3 Meyrin village	médecin	1x/semaine	bus/à pied
4 Balaxert	cinéma	1x/mois	bus
5 Saint-Genis-Pouilly (F)	courses	2x/mois	voiture
6 Centre-ville	sorties, médecin	1x/mois	bus

GE5

'Je n'ai pas de bureau. Mon bureau, c'est ma voiture (...).'



Descriptif de la personne :

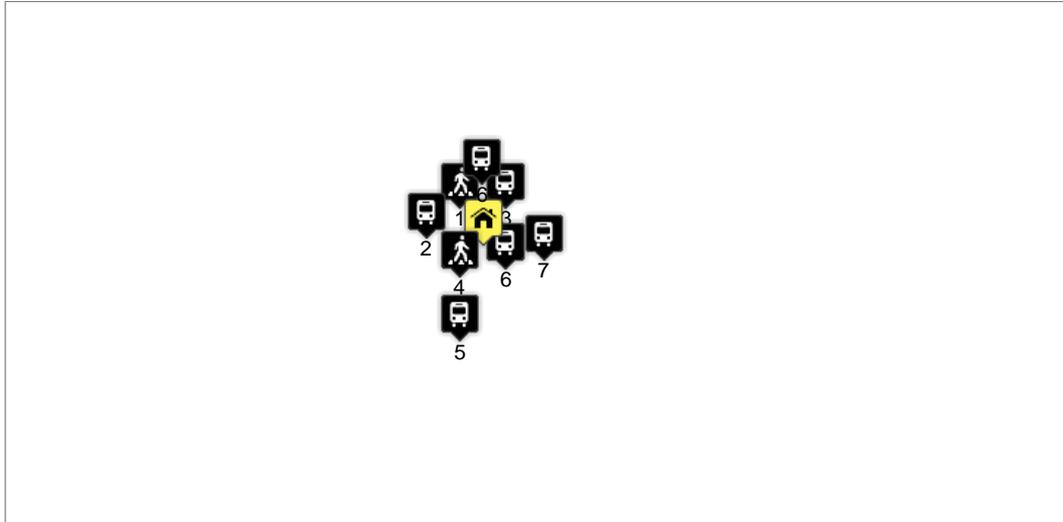
Homme à charge de famille monoparentale, domicilié aux Acacias, 38 ans, 4 personnes dans le ménage dont 3 enfants en bas âge, ingénieur/technicien à plein temps, possession du permis de conduire, deux voitures, dont une professionnelle (modèles : VW Golf Variant et Renault Megane break), pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Toute la Suisse romande (base à Vernier)	travail	5x/semaine	voiture
2 Saint-Julien-en-Genevois (F)	courses	2x/mois	voiture
3 Genève	courses	1x/semaine	voiture
4 Parcs (à proximité, La Grange ou Eaux-Vives)	promenades	1x/semaine	voiture (à pied si à proximité)

GE6

'Mais c'est l'habitude aussi parce que tout le monde m'a dit oui mais Balexert c'est 10 minutes, tu verras quand tu vas à pied avec ton chariot, ça va faire loin et tout. Et puis finalement, on prend l'habitude et puis voilà'.



Descriptif de la personne :

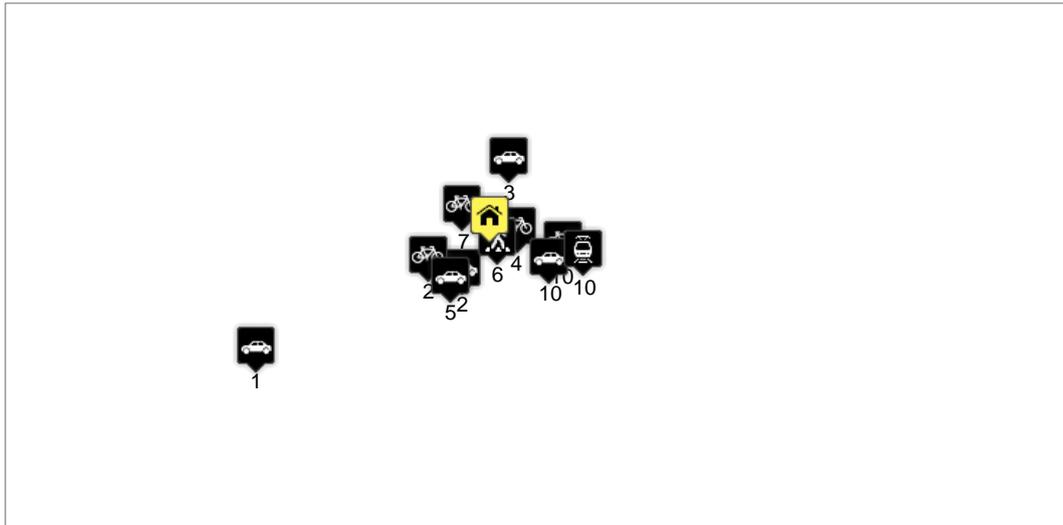
Femme de faible revenu, domiciliée à Châtelaine, 46 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 adultes et 1 enfant en bas âge, animatrice de parascolaire à temps partiel, pas de permis de conduire, possession d'un abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Balexert	école enfant	2x/semaine	à pied
2 Vernier	travail	5x/semaine	bus
3 Petit-Saconnex	judo (enfant)	1x/semaine	bus
4 Le Lignon	piscine (enfant)	1x/semaine	à pied
5 Onex	cours de langues (enfant)	1x/semaine	bus
6 Balexert, Charmilles ou à proximité	courses	1x/semaine	à pied (ou en bus)
7 Gare Genève	banque	1x/mois	bus

GE7

'Je parle toujours de vélo parce que j'ai décidé de poser ma voiture (...). Mais bon en hiver, je vais me retrouver en voiture, je vois déjà'.



Descriptif de la personne :

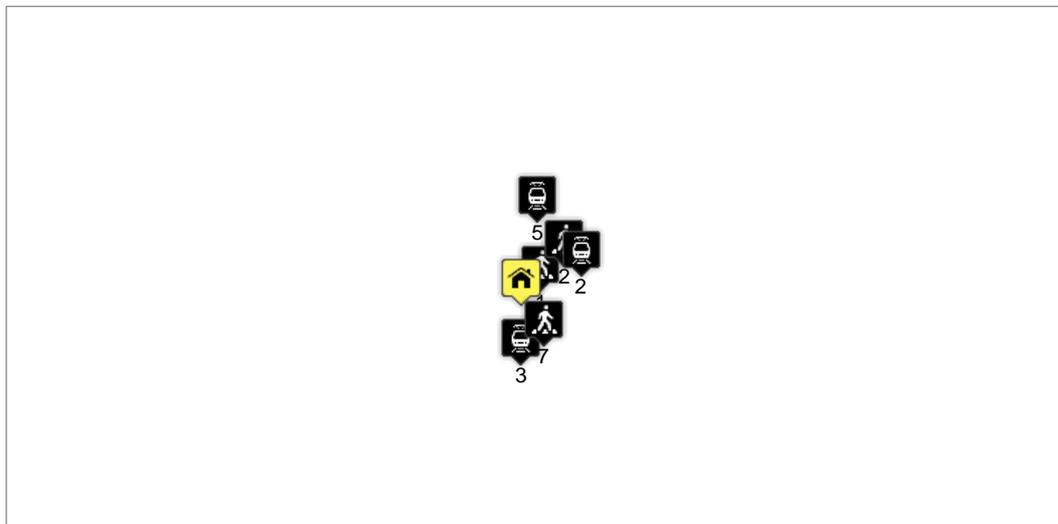
Femme de faible revenu, domiciliée à Châtelaine, 32 ans, 4 personnes dans le ménage dont 2 enfants en bas âge, animatrice à temps partiel, possession du permis de conduire, une voiture (modèle : Mazda, ne connaît pas le modèle), pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Avully	travail	4x/semaine	voiture
2 Aire Le Lignon	famille	2x/semaine	voiture ou vélo
3 Grand-Saconnex	musique	1x/semaine	voiture
4 Vieusseux	sport	1x/semaine	vélo
5 Le Lignon	sport	1x/semaine	voiture
6 Châtelaine	courses	5x/semaine	à pied ou vélo
7 Châtelaine	bibliothèque	2x/mois	vélo
8 Haute-Savoie (F) (hors carte)	loisirs	2x/mois	voiture
9 La Roche-sur-Foron (F) (hors schéma)	famille	2x/mois	voiture
10 Bord du lac, centre	loisirs	1x/semaine	vélo, voiture ou transports publics

GE8

Maintenant, c'est plus ennuyeux si je peux dire, là je suis en recherche d'un travail.



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domiciliée aux Acacias, 57 ans, 4 personnes dans le ménage dont 2 enfants adultes, en recherche d'emploi, possession d'un permis de conduire, voiture du mari, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Plainpalais	courses, loisirs	5x/semaine	à pied
2 Centre-ville	loisirs	3x/semaine	à pied ou en tram
3 Carouge	courses, banque	indéterminé	tram
4 Hors agglomération	loisirs ou famille	2x/mois	train
5 Nations	cours de langues	1-2x/semaine	tram
6 Haute-Savoie (F) (hors schéma)	famille	1x/mois	voiture
7 Acacias	courses	1x/semaine	à pied

GE9

'La ville est très, très chère, c'est une raison pour laquelle je n'arrive pas à sortir. Je n'arrive pas, même avec le salaire que je gagne, sortir. (...) Et je me dis : qu'est-ce que je fais, c'est intéressant ? Travailler pour dire que je vis à Genève.'



Descriptif de la personne :

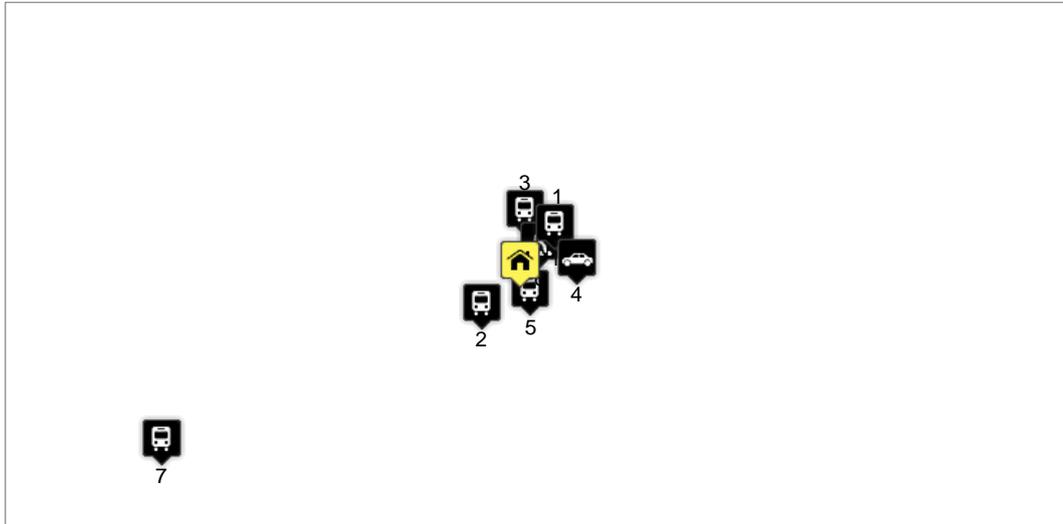
Femme de faible revenu, domiciliée au Lignon, 36 ans, 4 personnes dans le ménage en colocation, réceptionniste à plein temps dans un hôtel social, permis de conduire échoué, possession d'un abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Servette	travail	5x/semaine	bus
2 Le Lignon ou Servette	courses	3x/semaine	à pied ou bus
3 Grand-Saconnex, Eaux-Vives	amis	1x/semaine	bus
4 Chambésy	amis	1x/mois	bus frontalier
5 Centre-ville	promenade	3x/semaine	à pied
6 Hors agglomération	famille	1x/mois	bus et train

GE10

'Maintenant, je suis au chômage et je vais commencer comme cafetier-restaurateur.'



Descriptif de la personne :

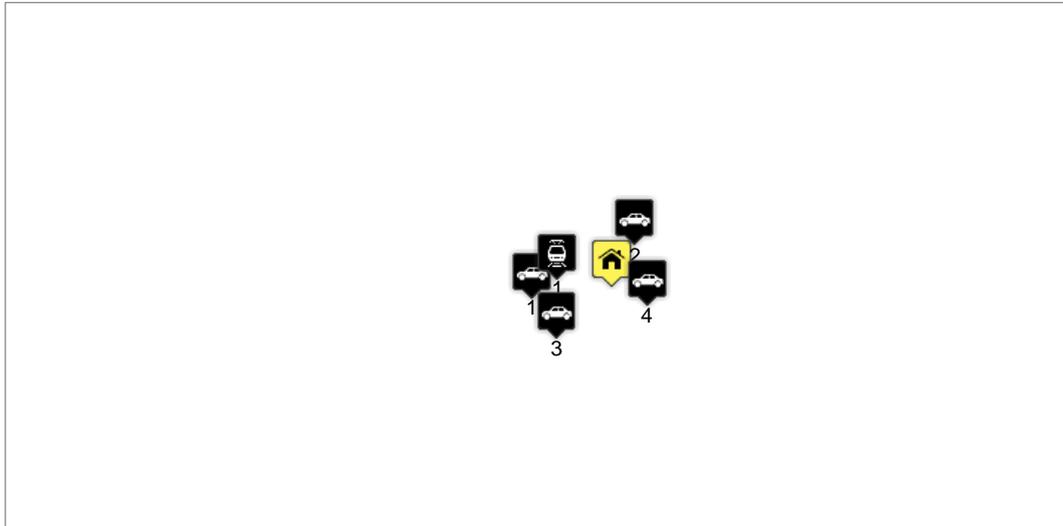
Homme de faible revenu, domiciliée à la Jonction, 31 ans, 2 personnes dans le ménage en colocation, sans emploi mais projet de cafetier-restaurateur aux Pâquis, permis de conduire, pas de voiture, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Pâquis	projet de bar	6-7x/semaine	bus ou voiture
2 Lancy	église	1x/semaine	bus
3 Varembe	football	1x/semaine	bus
4 Centre-ville	administration	1x/mois	voiture
5 Acacias	courses	1x/mois	bus
6 Jonction	courses	1x/semaine	à pied
7 Pougny (F)	amis	1x/mois	bus frontalier

GE11

'C'est assez banal ma vie'.



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Frontenex, 83 ans, 2 personnes dans le ménage, architecte retraité, permis de conduire, deux voitures dont une appartenant à sa femme (modèles : Alfa 156 et Renault Twingo), pas d'abonnement TP, propriétaire, résidence secondaire (pavillon à Coligny).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	bureau, cinéma	3x/semaine	à pied puis tram ou voiture
2 Coligny	loisirs	indéterminé	voiture
3 Carouge (via Champel)	loisirs, bureau, amis	2x/mois	voiture
4 Chêne	courses	1x/semaine	voiture
5 Hors agglomération	loisirs, famille	1x/mois	voiture

GE12

'En somme, c'est tous les jours dimanche comme on dit pour les retraités'.



Descriptif de la personne :

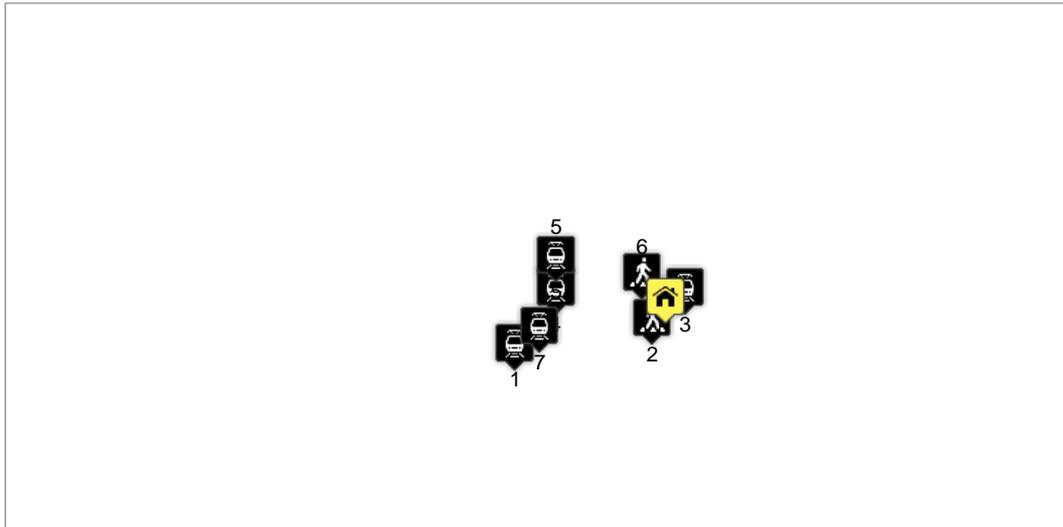
Personne âgée, femme, domicilié rue du Contrat-Social, 89 ans, vit seule, bibliothécaire retraitée, permis de conduire, pas de voiture, pas d'abonnement TP, locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	loisirs	2x/semaine	bus
2 Parcs (Mon Repos, la Perle du Lac, La Grange, Eaux-Vives, quais)	loisirs	2x/semaine	bus
3 À proximité	courses	3x/semaine	à pied
4 Charmilles	courses	1x/semaine	voiture
5 Hors agglomération	loisirs	1x/mois	train
6 Délices	administration	1x/mois	bus

GE13

(A propos du tram) Mais je tâche d'éviter, le plus longtemps possible, je tâche d'aller sur mes gambettes'.



Descriptif de la personne :

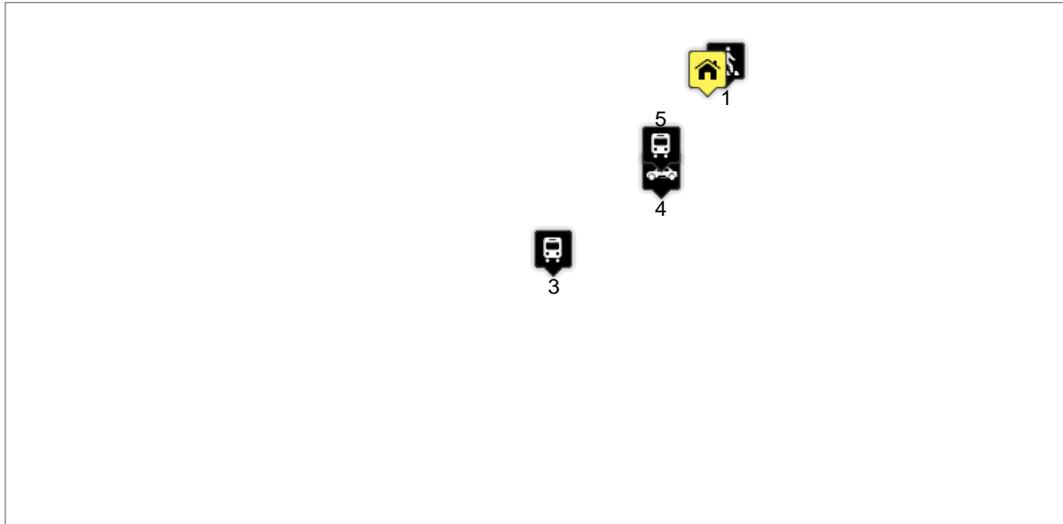
Personne âgée, femme, domicilié à Thônex, 83 ans, vit seule, mère au foyer retraitée, permis de conduire rendu volontairement, possession d'un abonnement TP, locataire, résidence secondaire à la Fouly (chalet).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bachet-de-Pesay	centre d'animation	1x/semaine	tram
2 À proximité	club d'ainés	1x/semaine	à pied
3 Thônex/ Moillesullaz	gym	1x/semaine	tram
4 Plainpalais	conférences	1x/semaine	tram
5 Centre-ville	courses	2x/mois	tram
6 À proximité	marche	7x/semaine	à pied
7 Carouge/ Plainpalais	concerts	1x/mois	tram

GE14

‘C’est très dur de ne plus pouvoir conduire, mais l’ophtalmologiste ne veut plus.’



Descriptif de la personne :

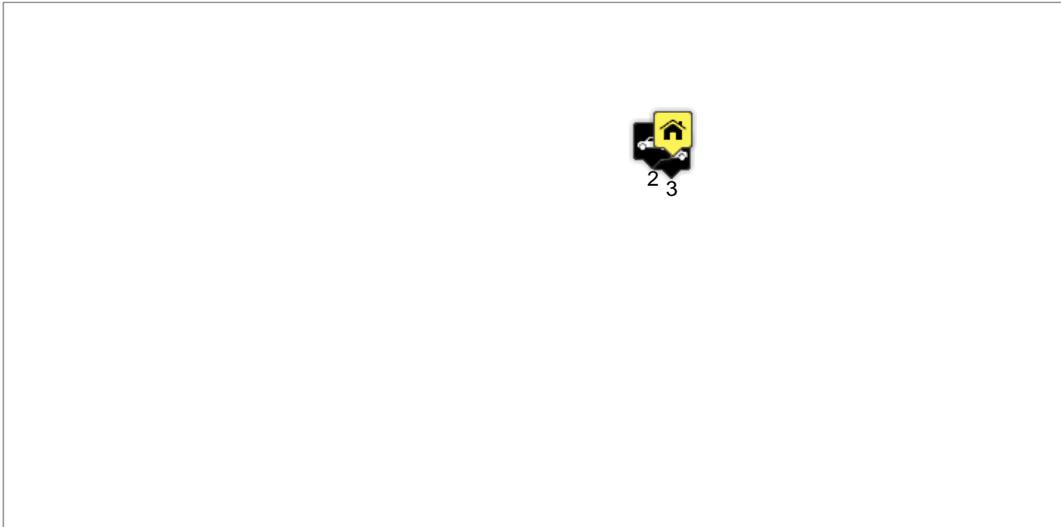
Personne âgée, femme, domicilié à Anières, 87 ans, vit seule, actrice de théâtre retraitée, permis de conduire retiré, pas d’abonnement TP, propriétaire, plus de résidence secondaire (chalet à Monnetier (F) vendu).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité	marche	7x/semaine	à pied
2 Variable, par ex. Yvoire (F) (hors schéma)	promenade	1x/mois	voiture
3 Centre-ville	loisirs, achats	2x/mois	bus (accompagnée)
4 Vézenaz	foyer de jour	1x/semaine	bus privé
5 Vézenaz	administration	indéterminé	bus (accompagnée)

GE15

'Je suis venu ici parce que ça me fait toujours un jour de pris, je viens tous les lundis'.



Descriptif de la personne :

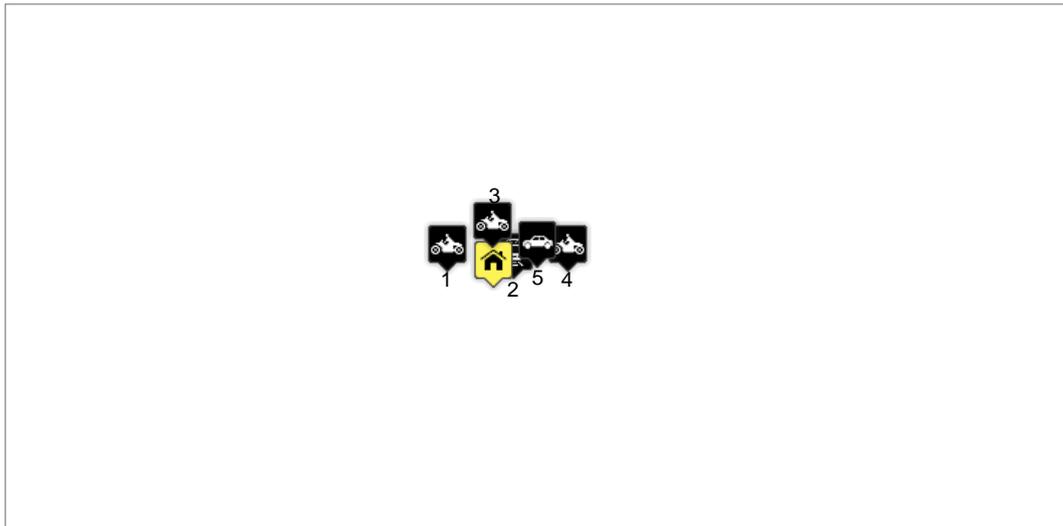
Personne âgée, homme, domicilié à Vézenaz, 80 ans, vit seul, employé de banque retraité, permis de conduire, possession d'une voiture (modèle : VW Golf), propriétaire, résidence secondaire à Nendaz (appartement).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Hors agglomération (Valais et Vaud)	résidence secondaire	2x/mois	voiture
2 Vézenaz	courses	3x/semaine	voiture
3 Vézenaz	foyer de jour	1x/semaine	bus privé

BE1

'Dann finde ich, dann bin ich nicht extrem häufig unterwegs. Nein'²⁹⁸



Descriptif de la personne :

Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Berne, 43 ans, trois personnes dans le ménage dont deux enfants, employé dans une association pour handicapés, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : VW Golf CL), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

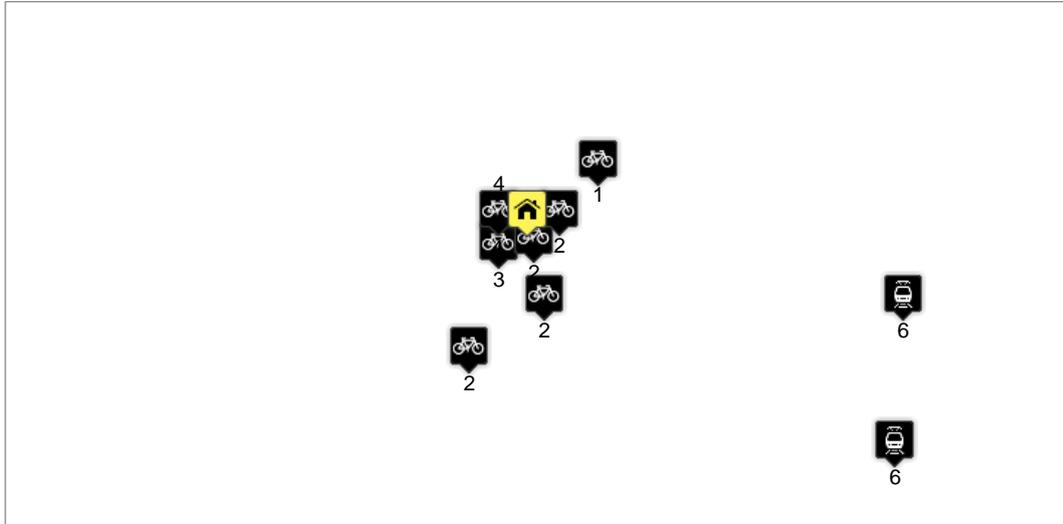
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bümpliz, Stöckackerstrasse	travail	5x/semaine	moto
2 Centre-ville	achats, loisirs, administration	4x/semaine	tram/moto
3 Länggasse	amis	2-3x/semaine	moto/voiture
4 Cinématte	sorties, sport	1x/semaine	moto/voiture
5 Centre gare	courses	1x/semaine	tram/moto/voiture

²⁹⁸ *'Je trouve que je ne suis pas très souvent en route/en chemin. Non'.*

BE2

‘Mit dem Velo mache ich dann alles, was in der Velo-Distanz ist. Bis Schliern, würde ich sagen, etwa, Wabern²⁹⁹’.



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Berne Lorraine, 50 ans, deux personnes dans le ménage dont un enfant, employée à l'Office fédéral de l'Environnement, permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

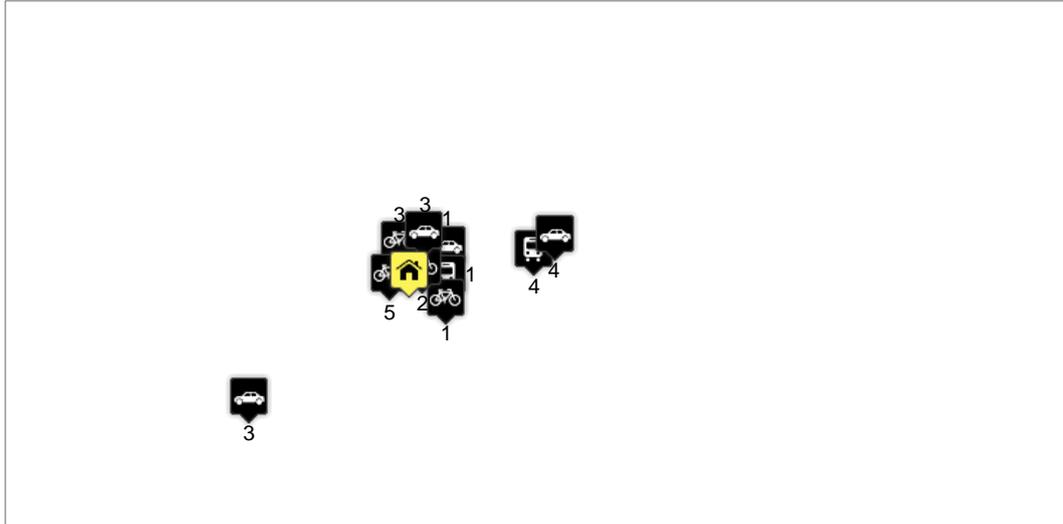
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Ittigen	travail	5x/semaine	vélo
2 Wabern, centre, Breiterain, Schliern	amis	1x/semaine	vélo
3 Insel	famille	2x/mois	vélo
4 Länggasse	sport	2x/semaine	vélo
5 Montagne, villes (hors agglomération)	promenade	1x/mois	train
6 Konolfingen, Biglen	amis	1x/mois	train

²⁹⁹ *‘Avec le vélo, je fais tout ce qui se trouve à distance de vélo. Jusqu'à Schliern, je dirais, environ, Wabern’.*

BE3

‘Daher gibt es eigentlich nicht einen regulären, einen durchschnittlichen Tag³⁰⁰’.



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Berne Bümpliz, 26 ans, trois personnes dans le ménage dont deux enfants, enseignante, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : VW Golf), locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

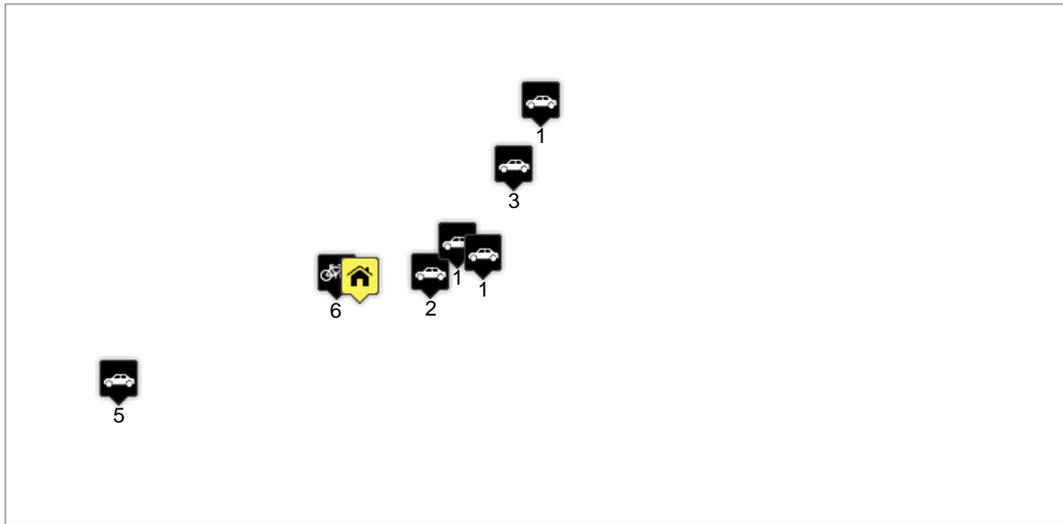
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bümpliz, Höhe	travail	4x/semaine	bus, vélo ou voiture
2 KITA Bümpliz	école, crèche enfants	3x/semaine	vélo
3 Bümpliz, Neuenegg	sport	1x/semaine	vélo ou voiture
4 Centre-ville	sorties	2x/mois	bus, taxi ou voiture
5 Bümpliz	courses, famille	2x/semaine	vélo ou voiture

³⁰⁰ *‘En fait, il n’y a pas de jour régulier, moyen’.*

BE4

‘Ich gehe zweimal im Jahr in die Stadt³⁰¹’ :



Descriptif de la personne :

Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Oberbottigen, 50 ans, deux personnes dans le ménage dont un enfant, paysagiste, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : Volvo et Ford Ranger), propriétaire, résidence secondaire à Fultigen (partagée), pas d'abonnement TP.

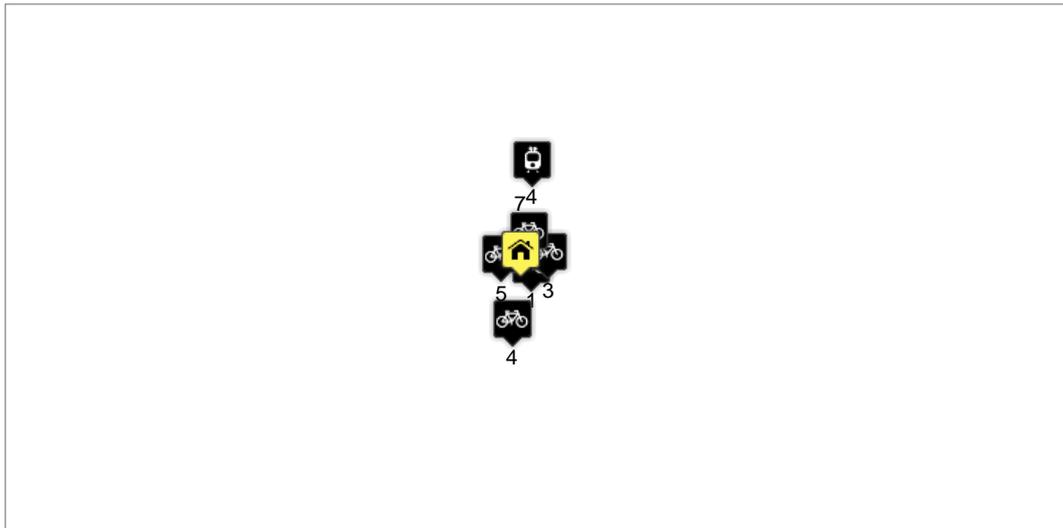
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Région Berne, p.ex. Zollikofen, Holligen, Weissenstein	travail	5x/semaine	voiture
2 Bümpliz Avec	courses, banque	1x/semaine	voiture
3 Bremgarten	restaurant, courses	1x/semaine	voiture
4 Fultigen (hors schéma)	loisirs	1x/mois	moto ou voiture
5 Laupen	famille	2x/mois	voiture
6 Oberbottigen	travail	5x/semaine	vélo

³⁰¹ *‘Je vais en ville deux fois par année.’*

BE5

'Also ich habe alles, das Leben organisiert, dass alles in der Nähe ist'³⁰².



Descriptif de la personne :

Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Berne, 50 ans, deux personnes dans le ménage dont un enfant, travailleuse sociale, possède le permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

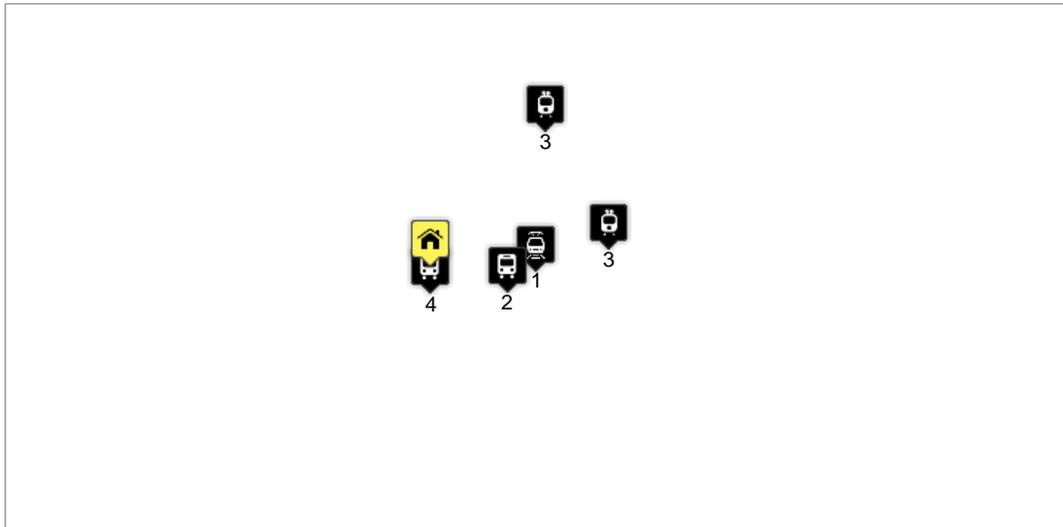
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Bürenstrasse	travail	5x/semaine	vélo
2 Canton de Berne ou hors agglomération	enfant, sport	1x/mois	train
3 Centre-ville	travail, loisirs, marché	3x/semaine	vélo
4 Gurten, Zehendermätteli	loisirs	2x/mois	vélo et train ou bus
5 Eigerplatz	sport	1-2x/semaine	vélo
6 Thoune, Bienne (hors agglomération)	promenades	1x/mois	train
7 À proximité	courses, banque	3-4x/semaine	vélo

³⁰² *'Alors j'ai organisé toute ma vie, de sorte à ce que tout soit à proximité'.*

BE6

'Ich gehe nicht mehr so fort wie früher. Erstens liegt das finanziell nicht drin, oder, am Abend, eine Nachtladen, feiern gehen oder so, das liegt finanziell nicht drin³⁰³'.



Descriptif de la personne :

Homme de faible revenu, domicilié à Berne Bümpliz, 50 ans, vit seul, employé par un service social, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

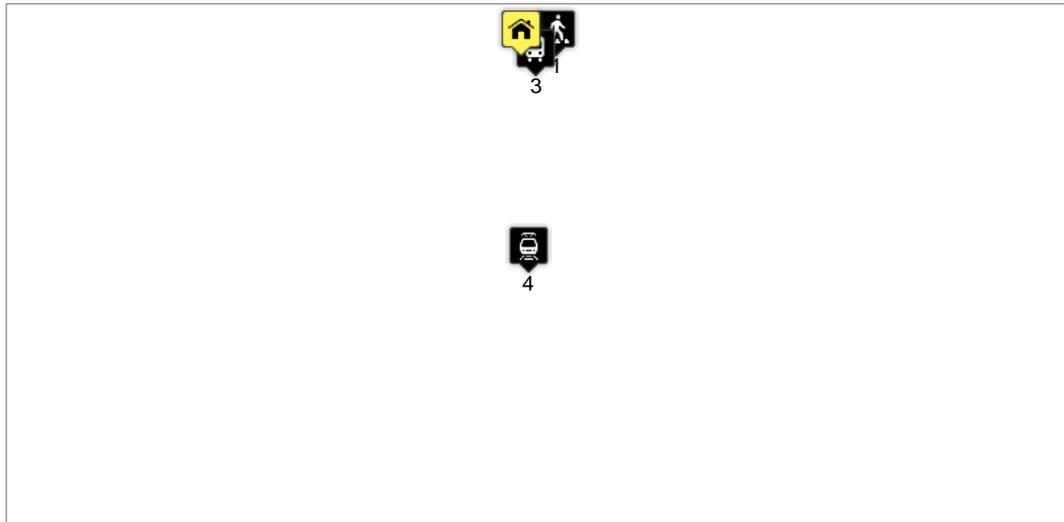
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	promenade	1x/mois	bus/tram
2 Montbijoustrasse	travail	2-3x/semaine	bus
3 Ostermundigen ou Zollikofen	famille	1x/mois	bus et train
4 Bümpliz ou Berne gare	courses, banque	2x/semaine	bus

³⁰³ *'Je ne vais plus aussi loin qu'avant. D'abord, les moyens manquent ou alors, le soir, aller faire la fête ou quelque chose comme ça, les moyens manquent'.*

BE7

'Wir haben das GA, dann geht man irgendwo in ein Museum, an einen See oder am Wochenende in die Berge. Einfach sehr viele Ausflüge, sehr viele³⁰⁴'.



Descriptif de la personne :

Homme de faible revenu, domicilié à Münchenbuchsee, 57 ans, deux personnes dans le ménage, distributeur de journaux, permis de conduire rendu, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement général.

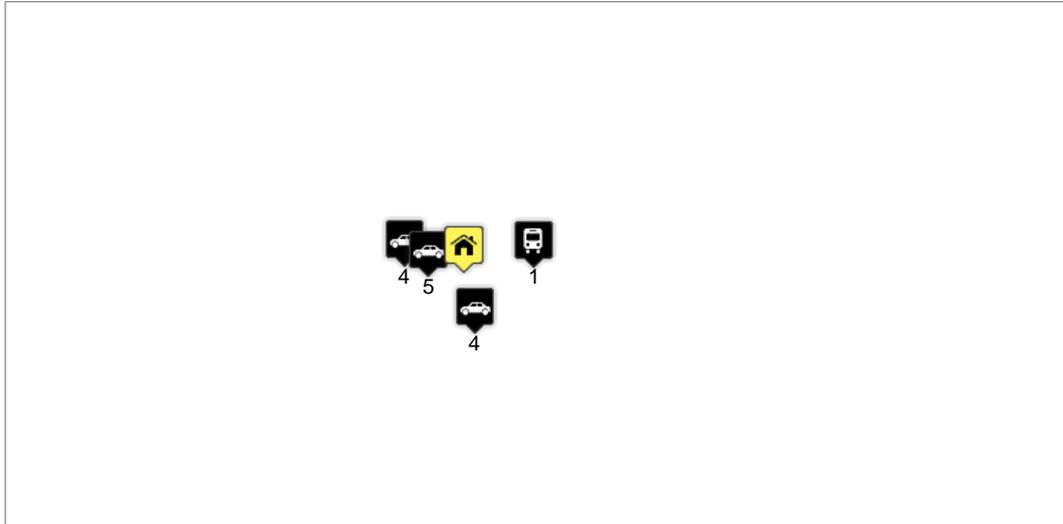
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Dans tout le quartier	travail	6x/semaine	à pied
2 Montagne, ville hors agglomération	loisirs	2x/mois	train
3 Münchenbuchsee	courses, loisirs	5x/semaine	à pied ou bus
4 Centre-ville	travail, loisirs	2x/semaine	train et tram
5 Bienne (hors agglomération)	physio	1x/semaine	train

³⁰⁴ *'Nous avons l'AG (abonnement général), comme ça on peut aller n'importe où dans un musée, à un lac ou le week-end à la montagne. Tout simplement beaucoup d'excursions, vraiment beaucoup'.*

BE8

‘Also das Leben ist schon eingeschränkt von den finanziellen Möglichkeiten her. Aber ich habe dermassen Erfahrung...³⁰⁵,



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domiciliée à Berne Ausserholligen, 60 ans, vit seule, sans emploi, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Honda Jazz), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

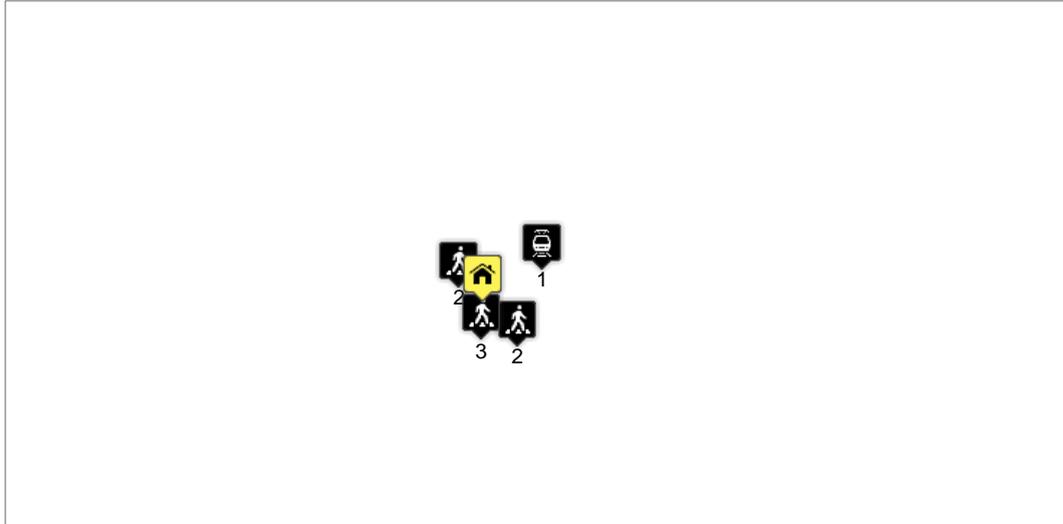
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	loisirs, achats	2x/semaine	bus
2 Horboden (hors agglomération)	loisirs	1x/mois	voiture
3 Bienne (hors agglomération)	thérapie, famille	1x/semaine	voiture
4 Köniz, Betlehem	courses	1x/semaine	voiture
5 Bümpliz	loisirs	1x/semaine	voiture

³⁰⁵ *‘C'est vrai que la vie est limitée en raison des possibilités financières. Mais j'en ai l'expérience...'*

BE9

'Ich bin schon gerne unterwegs, aber die Stadt ist für mich reiner Psycho-Stress'³⁰⁶.



Descriptif de la personne :

Homme de faible revenu, domicilié à Liebefeld, 37 ans, vit seul, sans emploi, permis de conduire retiré, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP (resquille).

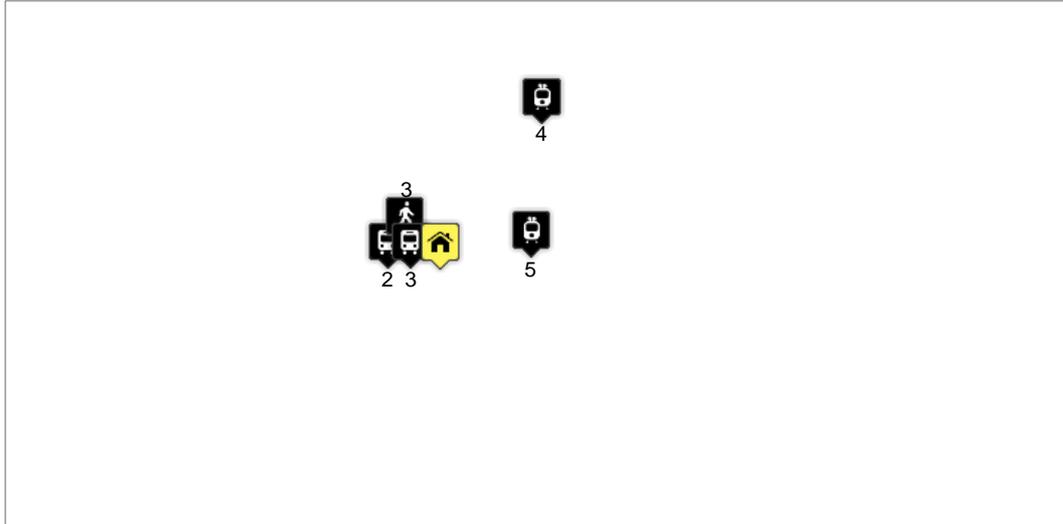
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	promenade	2x/semaine	bus/tram
2 Près Ausserholligen, Gurten	promenade chien	3-4x/semaine	à pied
3 Köniz	courses	2x/semaine	à pied

³⁰⁶ *'Je me déplace volontiers, mais la ville est pour moi un véritable psycho-stress'.*

BE10

(A propos des activités) Eben zu wenig, darum muss unbedingt etwas gehen. Wenn ich etwas Haushalt habe, zwei Zimmer sind schnell gemacht³⁰⁷.



Descriptif de la personne :

Femme de faible revenu, domiciliée à Berne Stockacker, 52 ans, vit seule, sans emploi, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

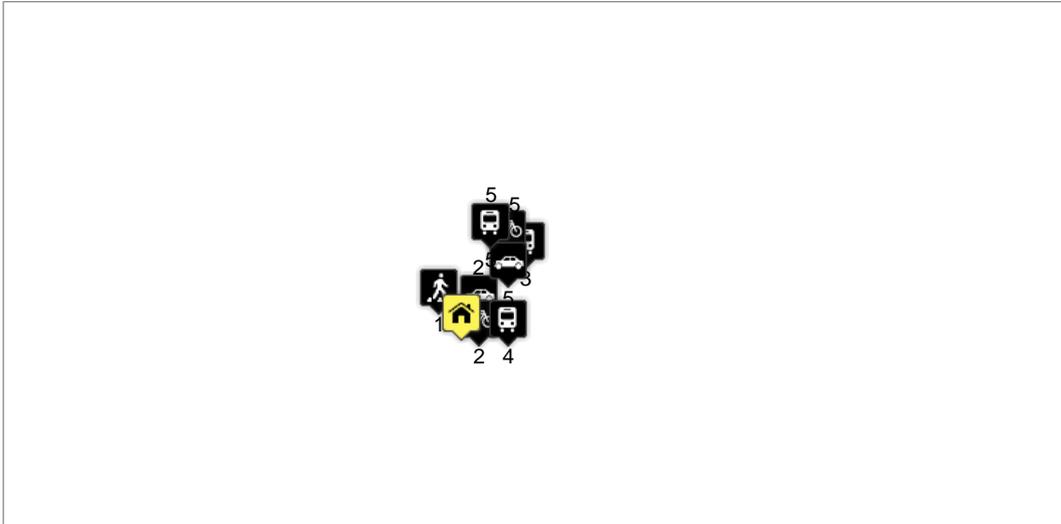
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Interlaken (hors schéma)	famille	1x/semaine	train
2 Gäbelbach	piscine	1x/mois	bus
3 Betlehem ou à proximité	courses	indéterminé	bus ou à pied
4 Zollikofen	amis	1x/mois	train
5 Centre-ville	achats, recherche d'emploi	2x/semaine	train

³⁰⁷ *Justement trop peu, c'est pourquoi il faut absolument que quelque chose se passe. Quand j'ai un peu de ménage, deux chambres sont vite faites'.*

BE11

'Aber ich würde sagen, das ist eine Ausnahme, dass einer das kann, wie ich das jetzt hier kann'³⁰⁸.



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Köniz, 75 ans, deux personnes dans le ménage, décorateur d'intérieur retraité, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Subaru, break), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

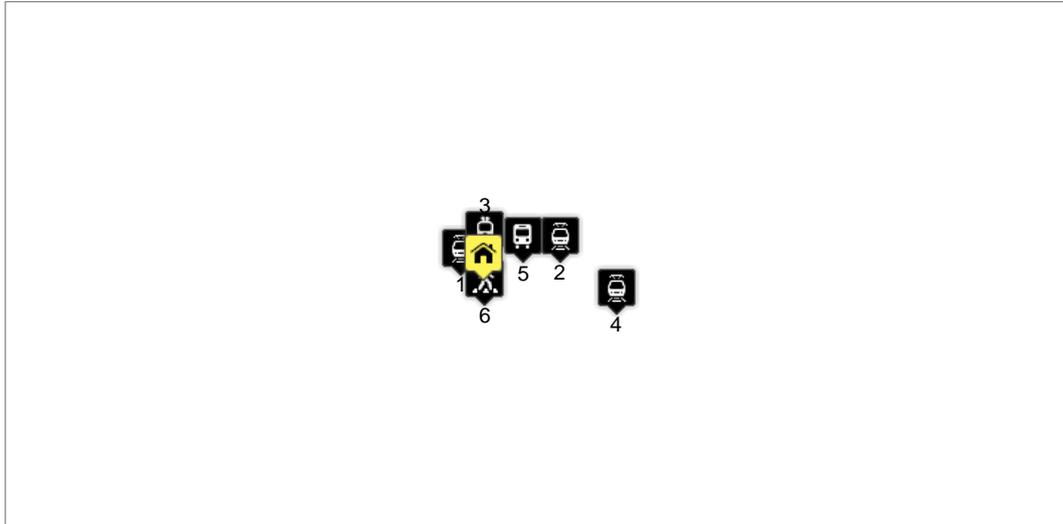
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Forêt Köniz	promenade	2x/semaine	à pied
2 À proximité (Köniz)	courses	1x/semaine	voiture ou vélo
3 Centre-ville (Marktgasse)	gym, achats	1x/semaine	bus
4 Gurten	promenade	3x/mois	bus et à pied
5 Mattenhof	activité professionnelle occasionnelle	3x/mois	voiture, bus ou vélo

³⁰⁸ *Mais je dirais, c'est une exception de pouvoir faire ce que je fais'.*

BE12

'Ich bin nicht so eine, die strickt immer das, dann das, dann das... Ich tue auch nach Lust und Laune³⁰⁹'.



Descriptif de la personne :

Personne âgée, femme, domiciliée à Berne Insel, 83 ans, deux personnes dans le ménage, infirmière retraitée, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

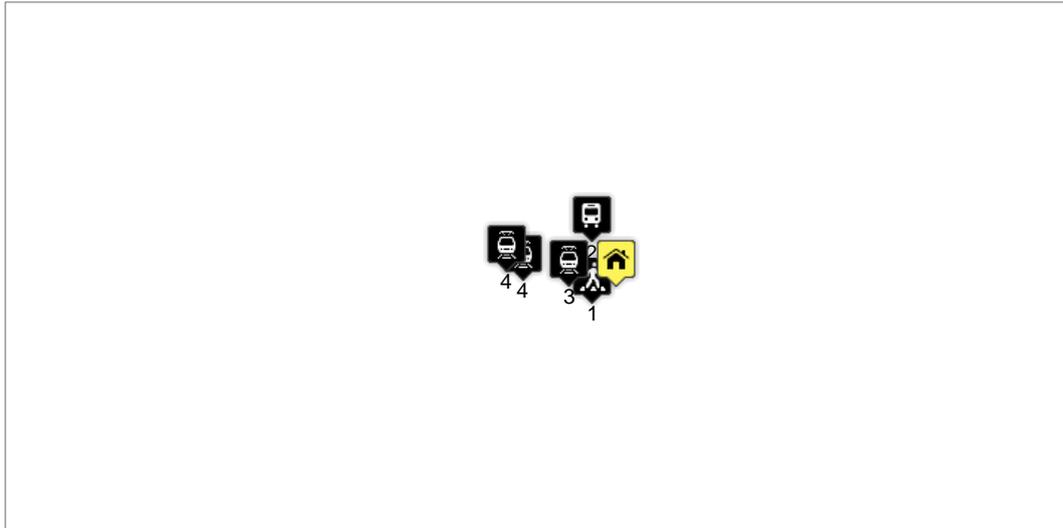
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Steigerhubel	club lecture	1x/mois	bus/tram
2 Nydegstalden	club lecture	1x/semaine	bus/tram
3 Bremgarten-Friedhof	cimetière	indéterminé	bus/train
4 Muri	famille	1x/mois	tram
5 Centre-ville	banque, poste	1x/semaine	bus
6 À proximité	courses	2-3x/semaine	à pied

³⁰⁹ *'Je ne suis pas quelqu'un qui tricote toujours ça, et puis ça, et puis ça... Je fais aussi selon l'envie et l'humeur'.*

BE13

*'Als ich das GA hatte, bin ich viel Reisen gegangen. Jetzt...'*³¹⁰,



Descriptif de la personne :

Personne âgée, femme, domicilié à Berne Wittigkofen, 80 ans, vit seule, retraitée, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

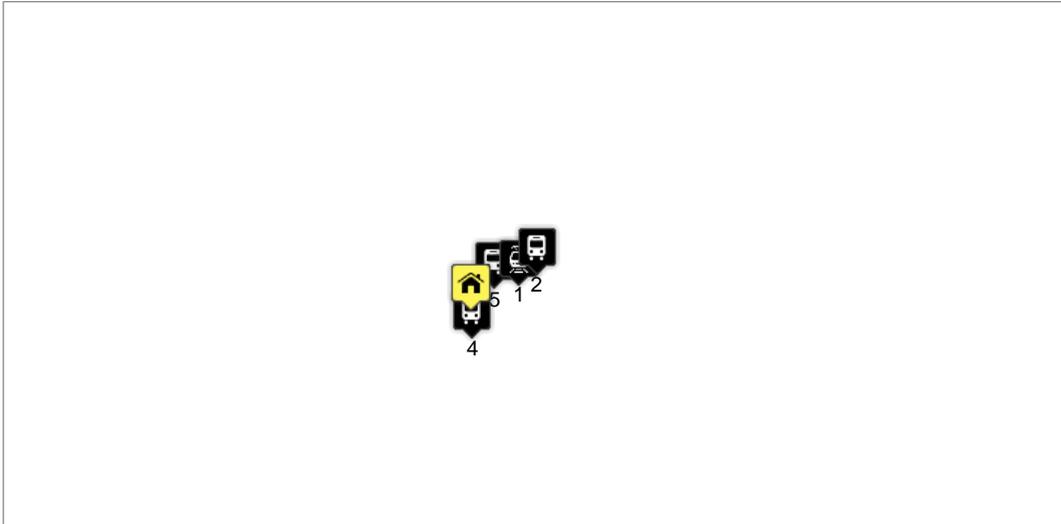
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Wittigkofen	courses	1x/semaine	à pied
2 Schosshalden	cimetière	1x/semaine	bus
3 Centre-ville	messe	1x/semaine	tram
4 Indéterminé	tours en tram	1-2x/mois	tram

³¹⁰ *'Quand j'avais l'AG, je voyageais beaucoup. Maintenant... Jetzt...'*

BE14

'Bern ist übrigens ausgezeichnet mobil, wissen Sie, es hat kleine Regionalbahnen, mit denen man in jede Richtung gehen kann'³¹¹.



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Liebefeld, 87 ans, vit seul, artiste peintre retraité, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement général.

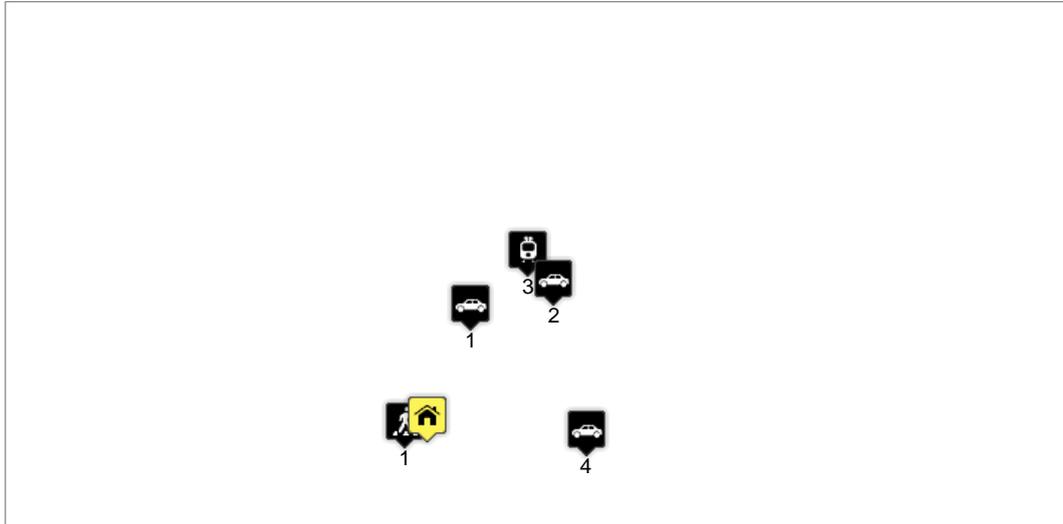
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Sulgenau	sport	2x/semaine	bus/tram
2 Centre-ville	achats	1x/semaine	bus
3 Variable, p.ex. Rüeggisberg (hors schéma)	peinture	2x/semaine	train/car postal
4 Köniz centre	courses	1x/semaine	bus
5 Berne, variable, p. ex. Weissenstein	famille	1x/mois	bus

³¹¹ *'Berne est d'ailleurs excellente en mobilité, vous savez, il y a des petites lignes ferroviaires régionales avec lesquelles on peut aller dans toutes les directions'.*

BE15

'Wir haben immer zu tun, meine Frau und ich. Wir sind nicht gelangweilt, wir müssen uns daheim nicht langweilen'³¹².



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Niederscherli, 75 ans, deux personnes dans le ménage, employé dans l'immobilier retraité, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Citroën Xsara), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

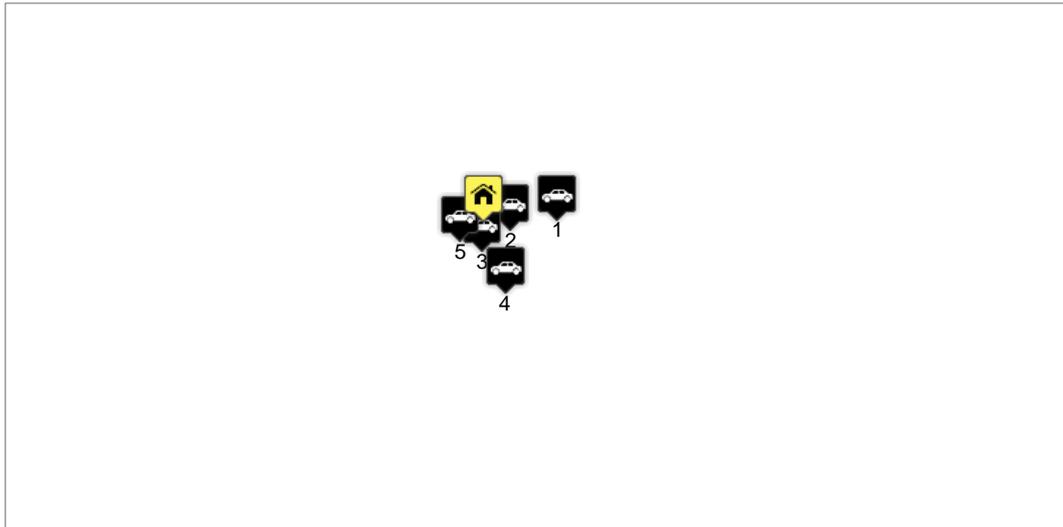
Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité ou Köniz	courses	1x/semaine	voiture ou à pied
2 Lac, Dählhölzli, Morat (hors schéma)	promenade	1x/mois	voiture
3 Centre-ville	promenade, association	1x/semaine	train
4 Zimmerwald	promenade	2x/mois	voiture

³¹² *'Nous avons toujours quelque chose à faire, ma femme et moi. Nous ne nous ennuyons pas, nous ne devons pas nous ennuyer à la maison'.*

CF1

'Et c'est vrai que je n'ai testé le tramway qu'une seule fois, pour aller au centre-ville, et qu'une seule fois.'



Descriptif de la personne :

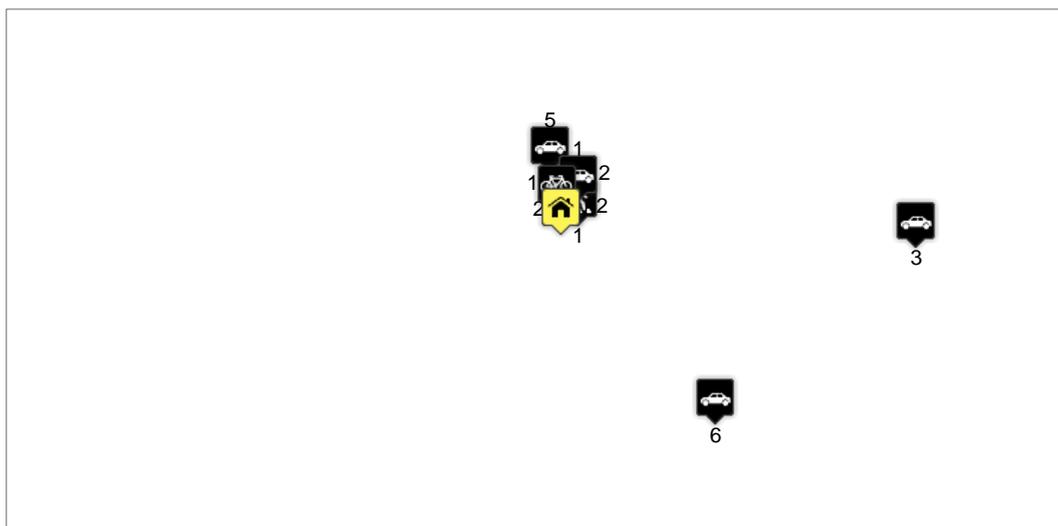
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Clermont-Ferrand, 34 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants, enseignante, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Clio), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Montferrand (variable)	travail	2-3x/semaine	voiture
2 Maurice Pourchon	école enfants	5x/semaine	voiture
3 Bvd Lavoisier	courses	2x/semaine	voiture
4 Centre-ville	achats, loisirs	1x/mois	voiture
5 Montjuzet ou à proximité	promenade	indéterminé	voiture

CF2

'Le planning est fait quasiment le lundi pour toute la semaine. C'est trop, c'est trop mais bon'.



Descriptif de la personne :

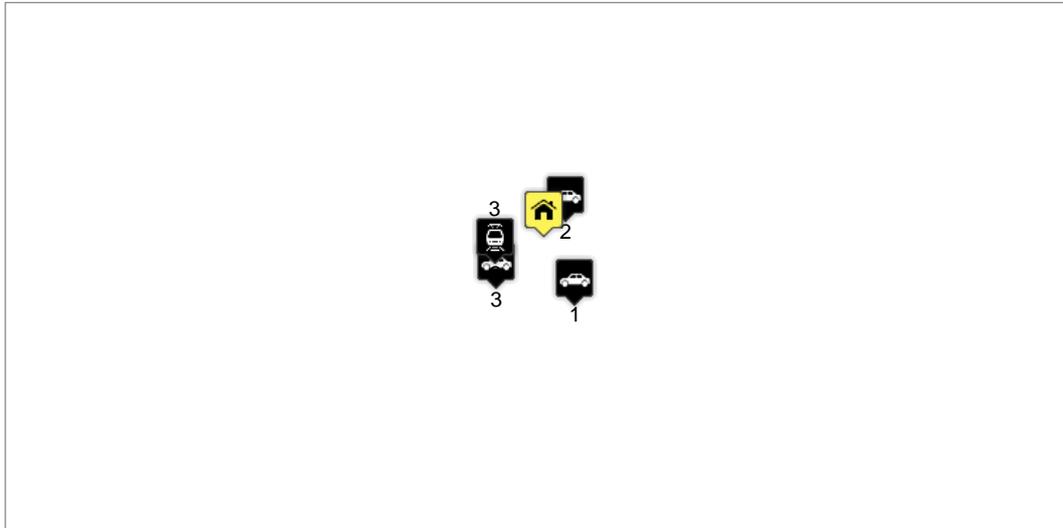
Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Montferrand, 32 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, employé de la mairie de Clermont, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : deux 4x4 Mitsubishi et Mercedes), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Montferrand	travail	5x/semaine	à pied, vélo ou voiture
2 Montferrand	école enfant	5x/semaine	à pied, vélo ou voiture
3 Chignat	bricolage, travaux		voiture
4 Brioude (hors schéma)	club 4x4	1x/mois	voiture
5 Clermont, p.ex. Croix-de-Neyrat	courses	3x/mois	voiture
6 Cournon, Cendre	famille	2x/mois	voiture
7 St Saturnin ou Vergongheon (hors schéma)	famille	1x/mois	voiture

CF3

'Je pars quand j'ai l'occasion, je ne peux plus rester enfermée ou en place.'



Descriptif de la personne :

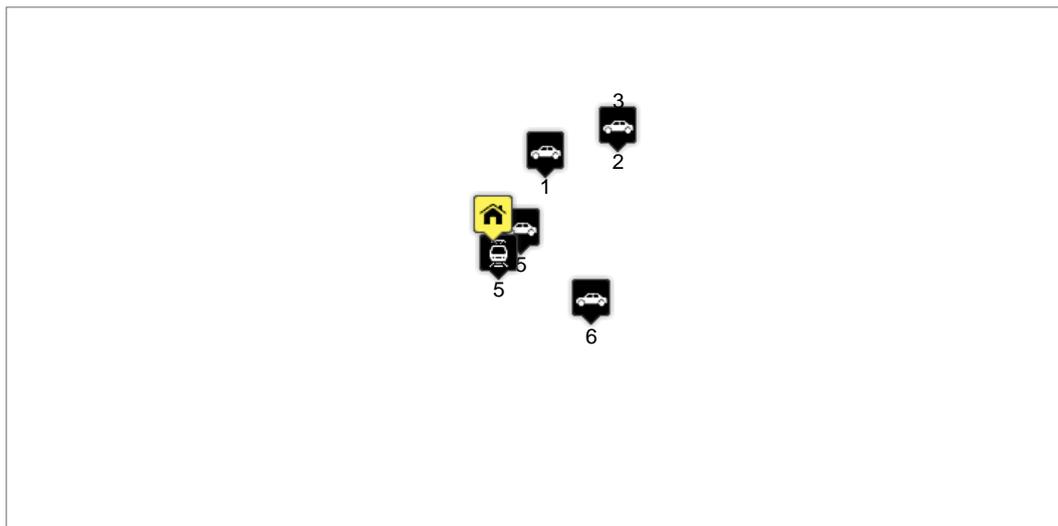
Femme à charge de famille monoparentale, domicilié à Clermont-Ferrand, 38 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants, femme de ménage, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Clio automatique), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Pardieu	travail, courses	6x/semaine	voiture
2 Montferrand	école enfants	5x/semaine	voiture
3 Centre-ville	achats, loisirs, administration	2x/mois	voiture ou tram

CF4

‘Ce qui est bien pour moi, maman, j’ai les vacances scolaires, j’ai toutes les vacances scolaires’.



Descriptif de la personne :

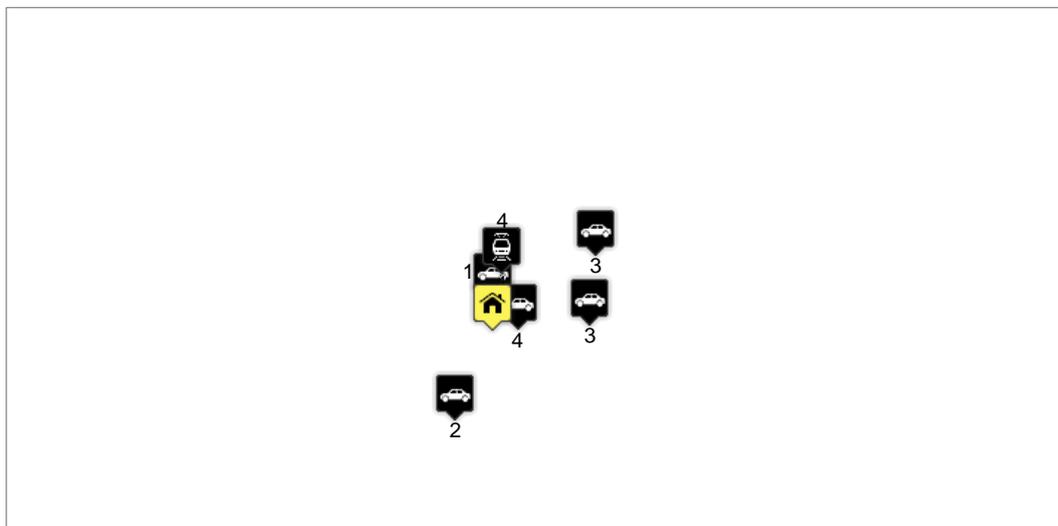
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Clermont-Ferrand, 40 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants, caissière, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Peugeot 207), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Croix de Neyrat	travail, courses	5x/semaine	voiture
2 Gerzat	école enfants	2x/semaine	voiture
3 Gerzat	famille	3x/semaine	voiture
4 Chappes (hors schéma)	famille	1x/semaine	voiture
5 Centre-ville	loisirs	1x/semaine	voiture puis tram
6 La Pardieu	sorties, courses	2-3x/mois	voiture

CF5

'J'ai des horaires très irréguliers, ce ne sont jamais les mêmes'.



Descriptif de la personne :

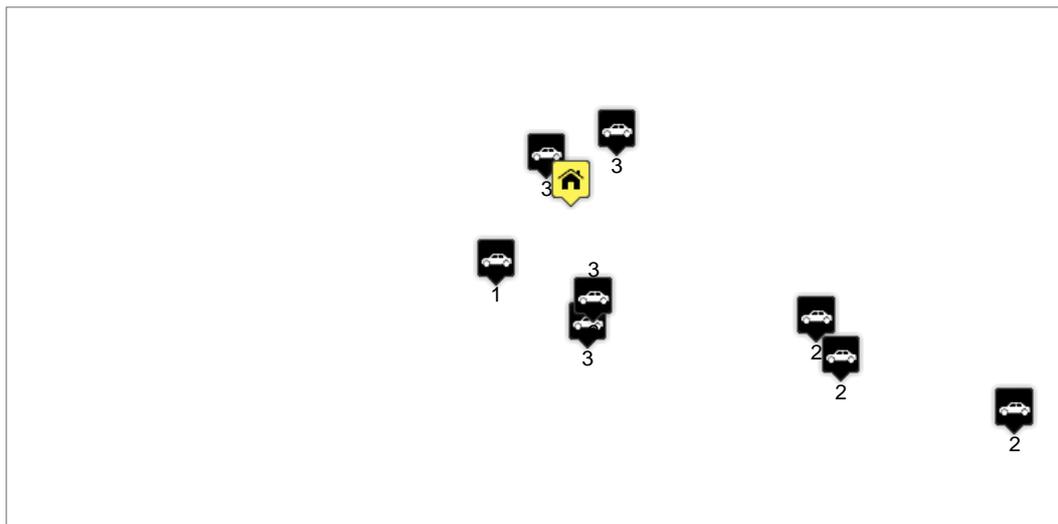
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Clermont-Ferrand, 32 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, caissière, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Clio), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Salins	travail	5x/semaine	voiture
2 Ceyrat/Beauséjour	école/garderie et famille	4x/semaine	voiture
3 La Pardieu/Brézet	courses	1x/semaine	voiture
4 Centre-ville	loisirs, achats, administration	1x/mois	voiture puis tram
5 Campagne, p.ex. Ennezat (hors schéma)	promenade	2x/mois	voiture

CF6

‘Comme à Clermont, maintenant il y a le tramway... ça me dépasse. Le tramway, je ne l’ai jamais pris encore.’



Descriptif de la personne :

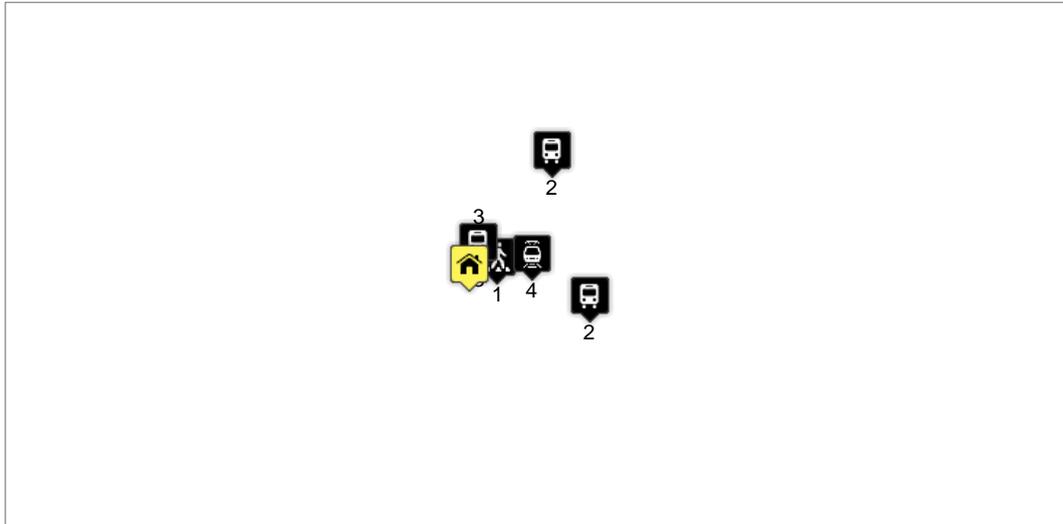
Homme de faible revenu, domicilié à Clermont-Ferrand La Gouttière, 28 ans, 5 personnes dans le ménage, sans emploi, pas de permis de conduire (conduit occasionnellement sans permis), locataire, pas de résidence secondaire, pas d’abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	aide au permis	3x/semaine	voiture
2 Billom, Saint-Bonnet-lès-Allier, Mezel	amis	6x/semaine	voiture
3 Gerzat ou La Pardieu, Aubière, Croix-de-Neyrat, Riom (hors schéma)	courses	1x/semaine	voiture
4 Hors agglomération (p.ex. Périgueux)	amis	1x/mois	train

CF7

'Je ne fais rien de particulier parce que ça revient tellement cher maintenant.'



Descriptif de la personne :

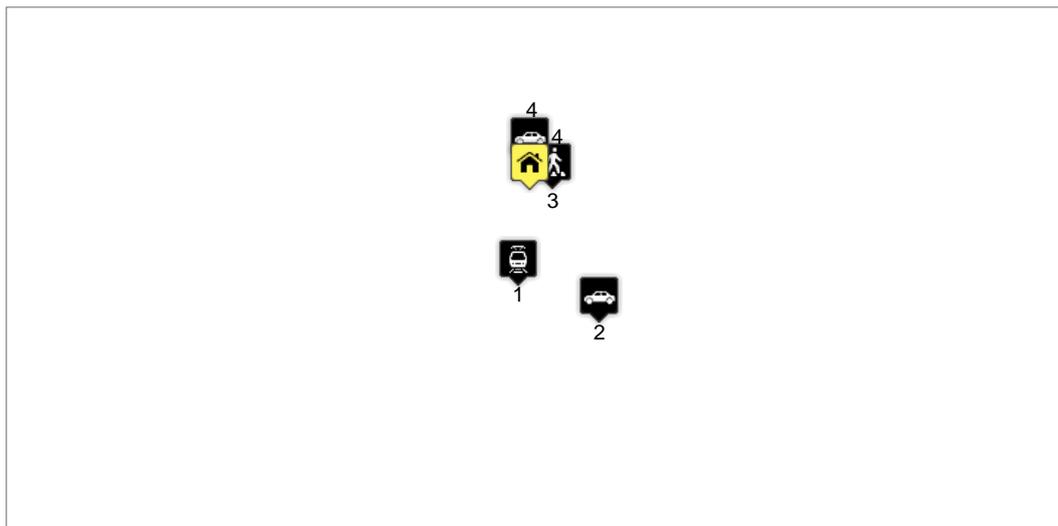
Femme de faible revenu, domiciliée à Chamalières, environ 35 ans (estimation), vit seule, sans emploi, pas de permis de conduire, possède un abonnement TP (réduit, 2 euros par mois), locataire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	aide permis, administration	3-4x/semaine	à pied
2 A proximité ou La Pardieu/Croix de Neyrat	courses	2x/mois	bus
3 A proximité	promenade	1x/semaine	à pied ou bus
4 Centre République	famille	1x/semaine	bus et tram

CF8

'Je ne fais pas grand-chose, je suis plus à la maison que dehors. Mais si je sors, je sors juste pour faire quelque chose dont j'ai besoin, c'est tout.'



Descriptif de la personne :

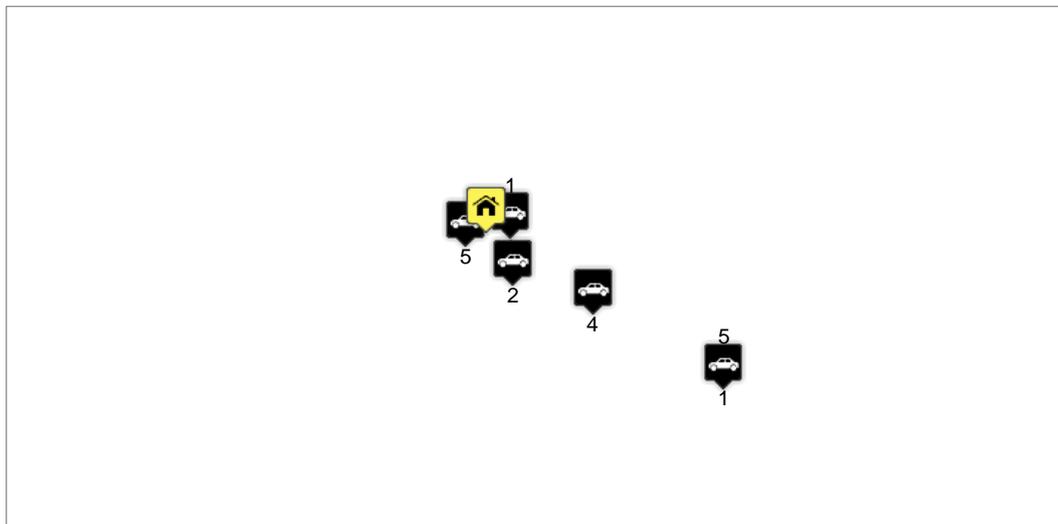
Femme de faible revenu, domiciliée à Croix de Neyrat, 27 ans, 4 personnes dans le ménage, sans emploi, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP (réduit, 2 euros par mois).

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	aide permis, achats	3-4x/semaine	tram
2 La Pardieu, variable	sorties, loisirs	1x/mois	voiture
3 À proximité	amis	3x/semaine	à pied
4 Croix de Neyrat	courses	1x/semaine	à pied/voiture

CF9

'Mais c'est vrai qu'en règle générale les déplacements c'est vraiment en voiture. Et pas autrement. On voudrait bien le tramway mais il est très loin'.



Descriptif de la personne :

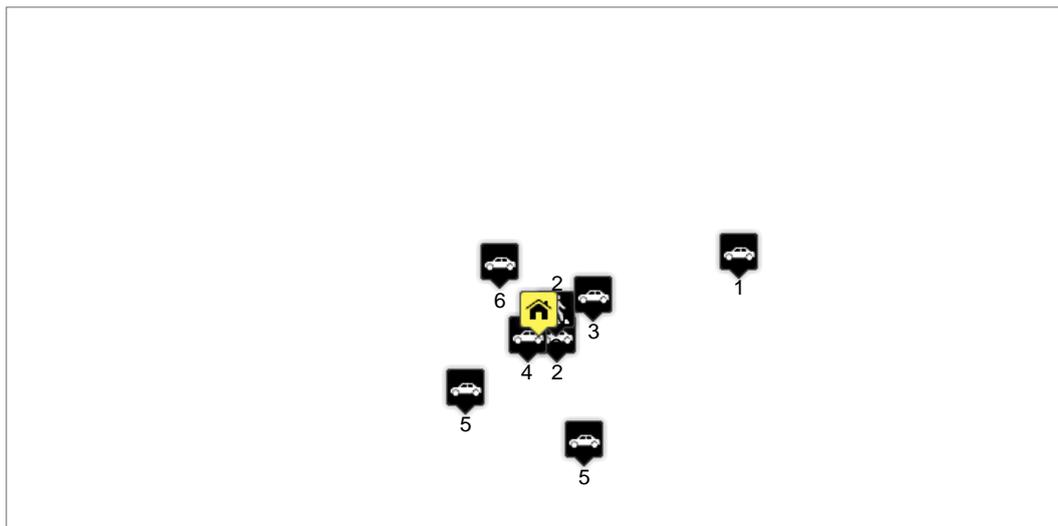
Femme de faible revenu, domiciliée à Beaumont, 31 ans, 2 personnes dans le ménage, sans emploi, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : VW Polo), locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité (Maurice Pourchon) ou Cournon	courses	1x/semaine	voiture
2 Centre-ville	administration	1x/semaine	voiture
3 St Saturnin (hors schéma)	famille	1x/semaine	voiture
4 La Pardieu	famille	1x/semaine	voiture
5 Montjuzet, Cournon, Chambon	promenades	1x/semaine	voiture

CF10

'Petit à petit on va moins à Clermont, on fait presque plus de sortie, et puis j'ai jamais été fana des sorties, voilà, on se coupe un peu de tout'.



Descriptif de la personne :

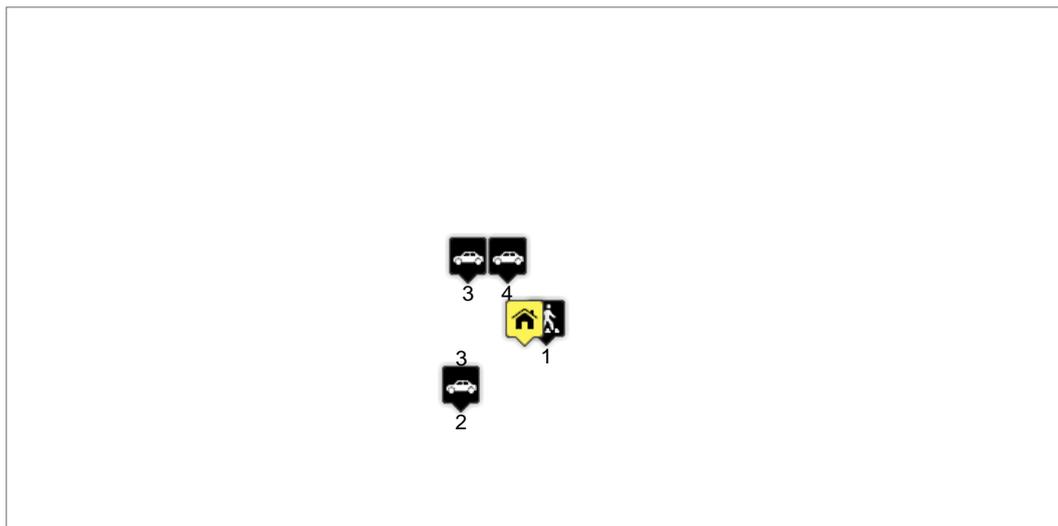
Femme de faible revenu, domicilié à Beaumont, 52 ans, 2 personnes dans le ménage, secrétaire comptable à mi-temps (après un accident), permis de conduire, possession d'une voiture (modèle :Renault Clio), pas d'abonnement TP, locataire d'un logement social, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Lempdes	travail, courses	5x/semaine	voiture
2 Aubière	marché, courses	1x/semaine	à pied ou voiture
3 La Pardieu	courses	1x/semaine	voiture
4 Beaumont	boucherie	1x/semaine	voiture
5 Ceyrat, Gergovie	marche	1x/mois	voiture
6 Centre-ville	achats	1x/semaine	voiture

CF11

‘Ce n’est pas difficile, j’ai fait toute ma carrière avec un jour et demi de maladie. Et depuis que je suis retraité, 0 jour de maladie.’



Descriptif de la personne :

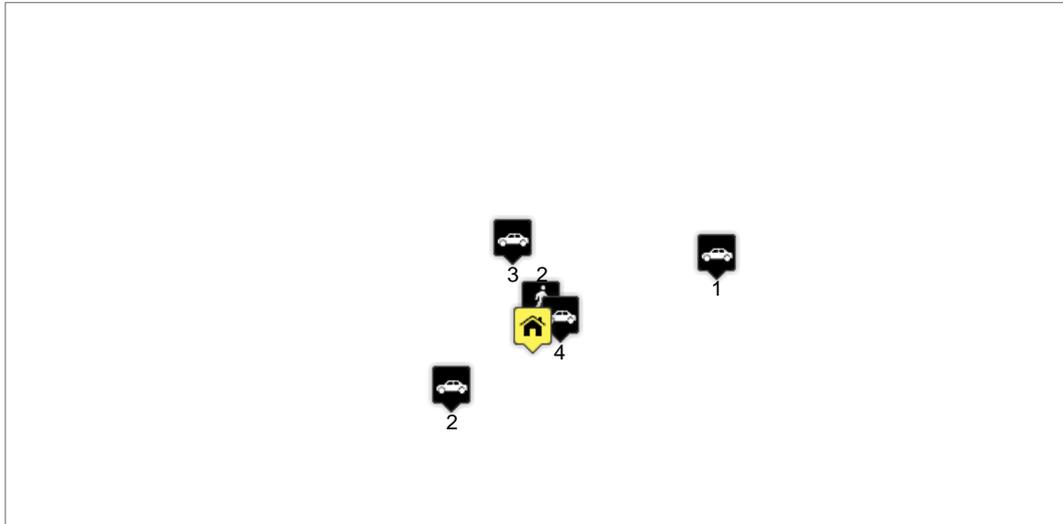
Personne âgée, homme, domicilié à Beaumont, 80 ans, 2 personnes dans le ménage, cadre retraité, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : Renault R19 et Renault Twingo appartenant à sa femme), pas d'abonnement TP, propriétaire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité	promenade, amis	1-2x/semaine	à pied
2 Campagne, par ex. Ceyrat	marche	2x/mois	voiture
3 Ceyrat, Chamalières	club retraités, petits-enfants	1x/semaine	voiture
4 Centre-ville	administration	1x/mois	voiture

CF12

'On se lasse d'aller toujours au même endroit.'



Descriptif de la personne :

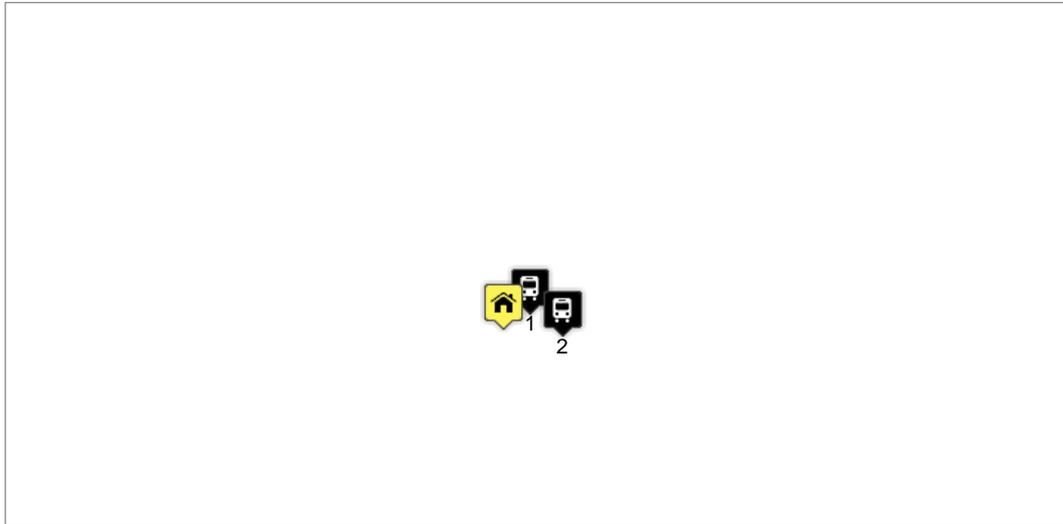
Personne âgée, homme, domicilié à Aubière, 79 ans, 2 personnes dans le ménage, retraité, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : Seat Leon et Peugeot 206 appartenant à sa femme), pas d'abonnement TP, propriétaire, résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Lempdes	kiné, médecin	4x/semaine	voiture
2 Campagne ou à proximité	promenade	irrégulier	à pied ou voiture
3 Centre-ville	administration,	2x/mois	voiture
4 Aubière	promenade, courses	2x/semaine	voiture

CF13

'J'aimerais bien monter dans le tram, pour visiter.'



Descriptif de la personne :

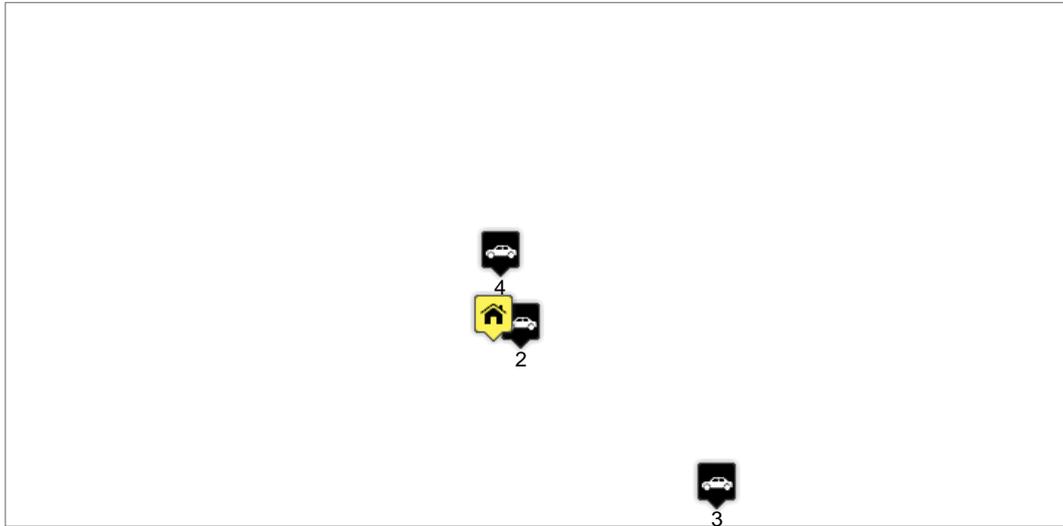
Personne âgée, femme, domicilié à Beaumont, 85 ans, vit seule, enseignante retraitée, permis de conduire, pas de voiture, pas d'abonnement TP, propriétaire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Saint-Jacques	courses	3x/mois	bus (accompagnée)
2 Aubière	vétérinaire, dentiste, opticien	1x/mois	bus (accompagnée)

CF14

'Je vais avoir 77 ans alors on n'aime pas trop trotter.'



Descriptif de la personne :

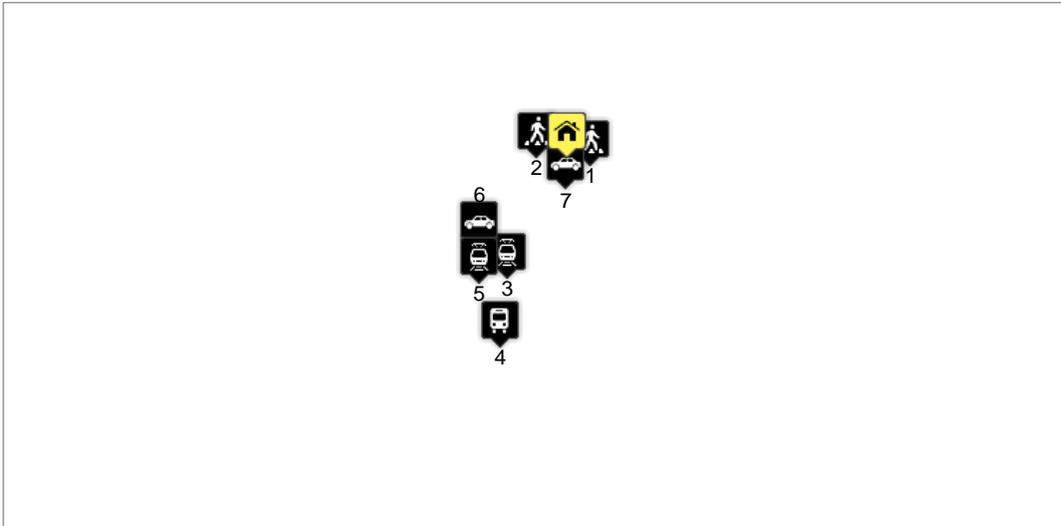
Personne âgée, femme, domiciliée à Beaumont, 77 ans, vit seule, retraitée, permis de conduire, possession d'une voiture (modèle : VW Golf), pas d'abonnement TP, propriétaire, pas de résidence secondaire.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Sainte-Marguerite (hors schéma)	famille	3x/mois	voiture
2 Romagnat	kiné	2x/semaine	voiture
3 Martres (ATAC)	courses	1x/semaine	voiture (accompagnée)
4 Centre-ville	médecin	1x/mois	navette

CF15

‘Comme je vous l’ai dit, j’ai tout sur place’.



Descriptif de la personne :

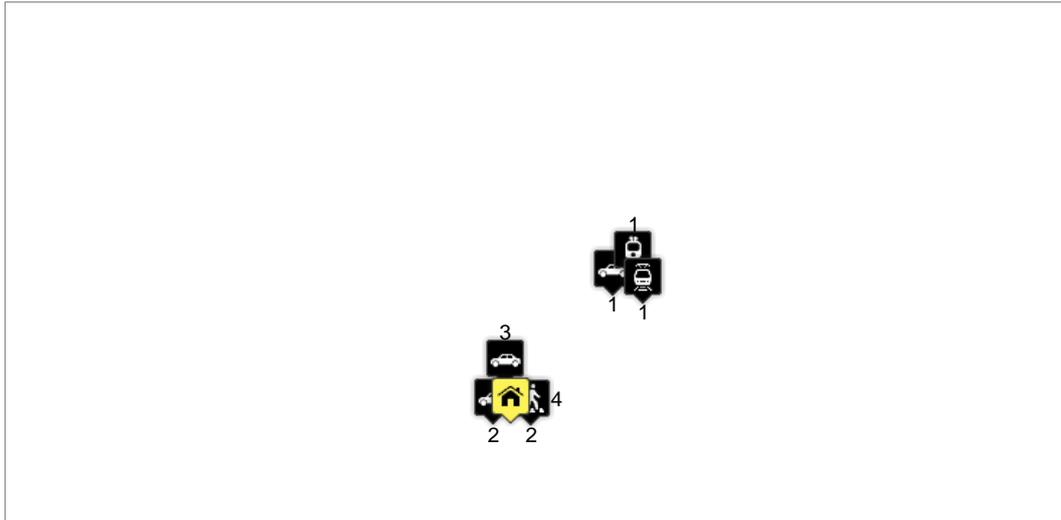
Personne âgée, femme, domiciliée rue Flamina à Clermont-Ferrand, 85 ans, vit seule, ouvrière retraitée, pas de permis de conduire, pas de résidence secondaire, pas d’abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Château des Vergnes	médecin	1x/mois	à pied
2 Croix-de-Neyrat	courses	2x/semaine	à pied
3 Centre-ville	achats	indéterminé	tram
4 Beaumont	famille	2x/mois	bus
5 Salins	amis	1x/mois	tram
6 Parcs, variable	promenades	1x/semaine	voiture
7 La Plaine	bénévolat	1x/semaine	voiture

GR1

'Je fais à ma convenance, et ça c'est un énorme sentiment de liberté, de satisfaction de pouvoir faire comme on veut, et de ne pas avoir quelque chose d'imposé.'



Descriptif de la personne :

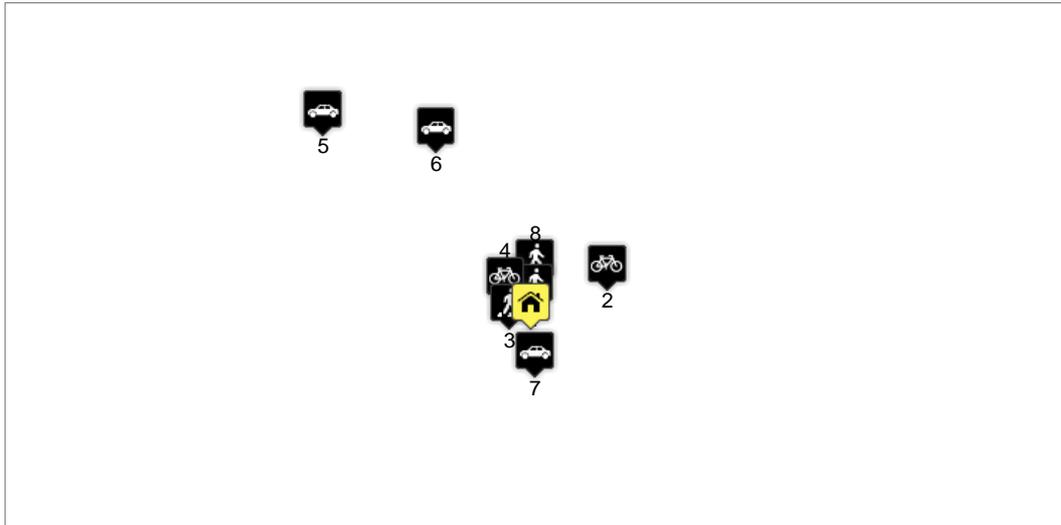
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Echirolles, 37 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, ingénieur chercheur, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Kangoo), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Campus universitaire	travail, courses	5x/semaine	train et tram ou voiture
2 Echirolles centre	école enfant, courses, marché	5x/semaine	voiture ou à pied
3 Stade nautique	natation enfant	1x/semaine	voiture
4 Frange Verte	loisirs	indéterminé	à pied

GR2

'J'organise toujours pour tout regrouper, c'est vraiment un gouffre. On a quand même assez de soucis avec la pollution en plus.'



Descriptif de la personne :

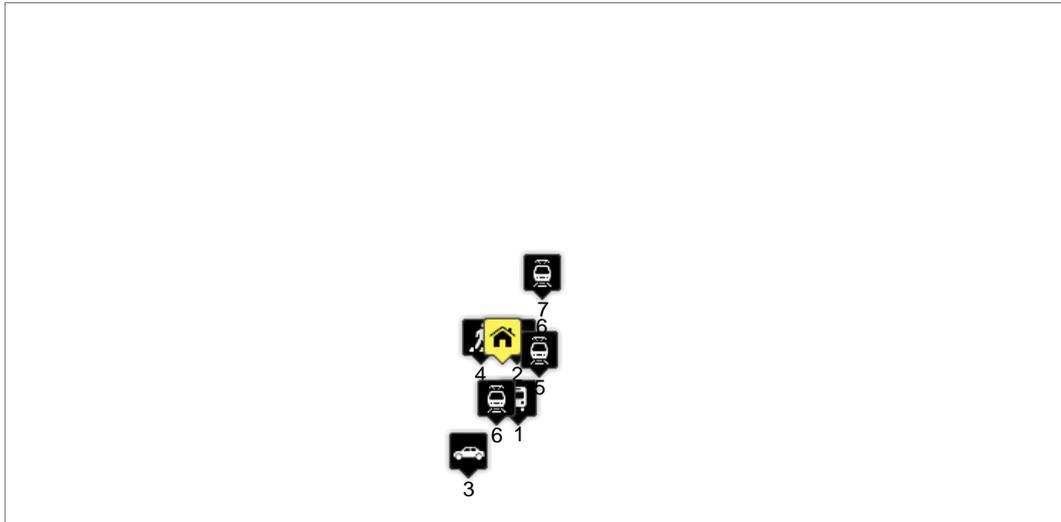
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Grenoble, âge non connu, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, employée, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault Kangoo), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité	garderie enfant	5x/semaine	à pied
2 IUFM	formation	5x/semaine	voiture ou vélo
3 Square de la capuche	promenade, amis	1x/semaine	à pied ou vélo
4 Estacade	marché	1x/semaine	vélo
5 Noyarey	famille	1x/semaine	voiture
6 Saint Egrève	sport, famille	1x/semaine	voiture
7 Grand Place	courses	2-3x/mois	voiture
8 Centre-ville	achats	1x/mois	à pied

GR3

'Je cours tout le temps moi! Ah oui... Entre le boulot et puis amener les enfants à l'école...parce que je suis seule avec mes enfants.'



Descriptif de la personne :

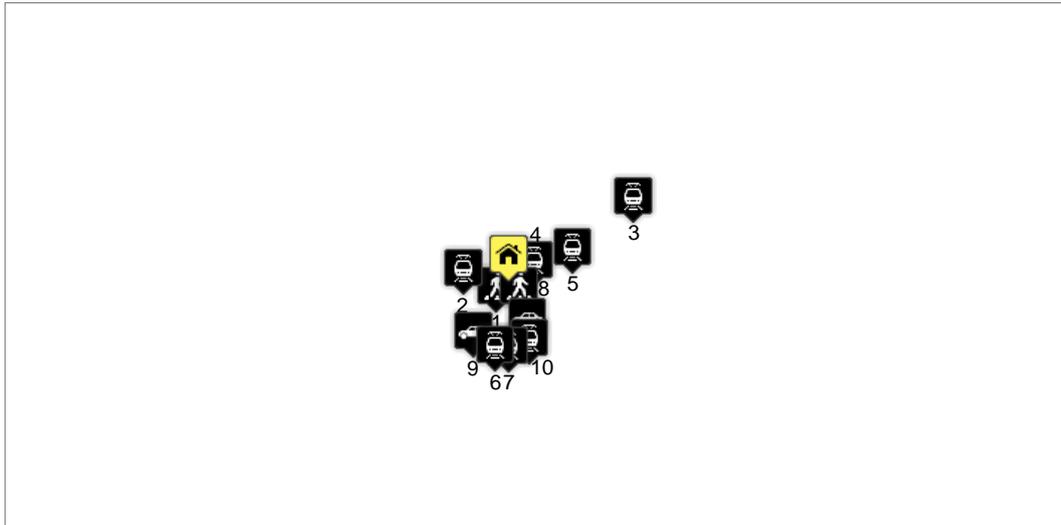
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Grenoble (sud), 38 ans, 4 personnes dans le ménage dont 3 enfants, caissière, possède le permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Echirolles	travail	5x/semaine	bus
2 À proximité	école	5x/semaine	à pied
3 Pont de Claix	église	1x/semaine	voiture
4 Parc, à proximité	promenade	2x/mois	à pied
5 Grand Place	enfants	1x/mois	tram
6 Grand Place, Echirolles	courses, banque	2x/mois	tram
7 Centre-ville (Maison du tourisme)	boutique africaine	1x/mois	bus et tram

GR4

‘C’est compliqué parce que ça fatigue. Prendre le bus et tout. Déjà, le boulot ce n’est pas facile. Si c’est le même endroit, ça ne me gêne pas’.



Descriptif de la personne :

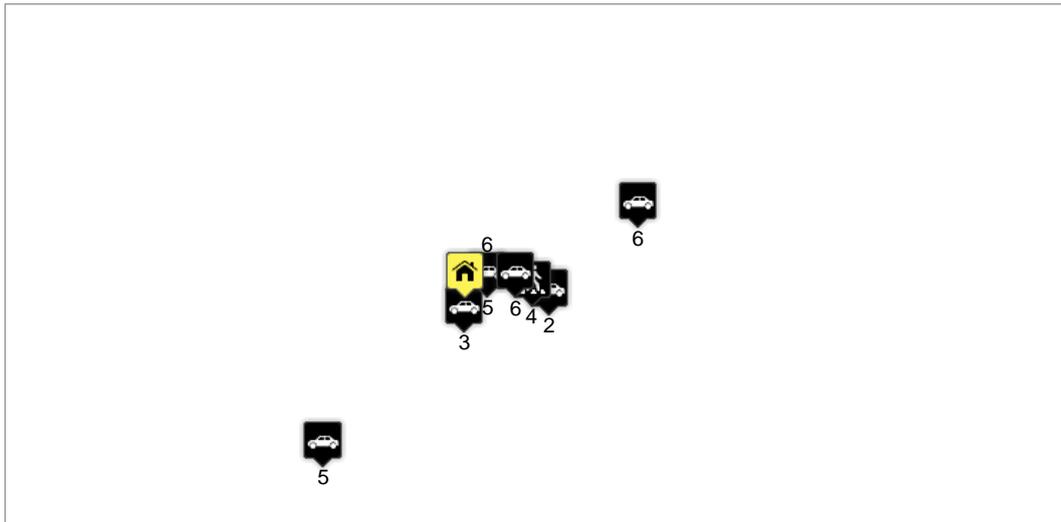
Femme à charge de famille monoparentale, domiciliée à Grenoble, 28 ans, 3 personnes dans le ménage dont 2 enfants, femme de ménage, pas de permis de conduire, propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d’abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 À proximité	courses, banque	1x/semaine	à pied
2 Fontaine	courses	1x/semaine	tram
3 Meylan	travail (1 ^{er})		
4 Palais de Justice	travail (2 ^{ème})		
5 Grand Sablon	travail (3 ^{ème})	5x/semaine	bus et tram
6 Entreprise jardins	travail (4 ^{ème})		
7 Gendarmerie	travail (5 ^{ème})		
8 À proximité	école enfants	5x/semaine	à pied
9 Bachelard et Clos d’Or	sport	2-3x/semaine	bus et tram ou voiture
10 Village olympique	famille	1-2x/mois	bus ou tram

GR5

'La contrainte c'est qu'on me demande d'aller d'un point A au point B pour travailler derrière un ordinateur alors que si je restais au point A je pourrais faire exactement le même boulot'.



Descriptif de la personne :

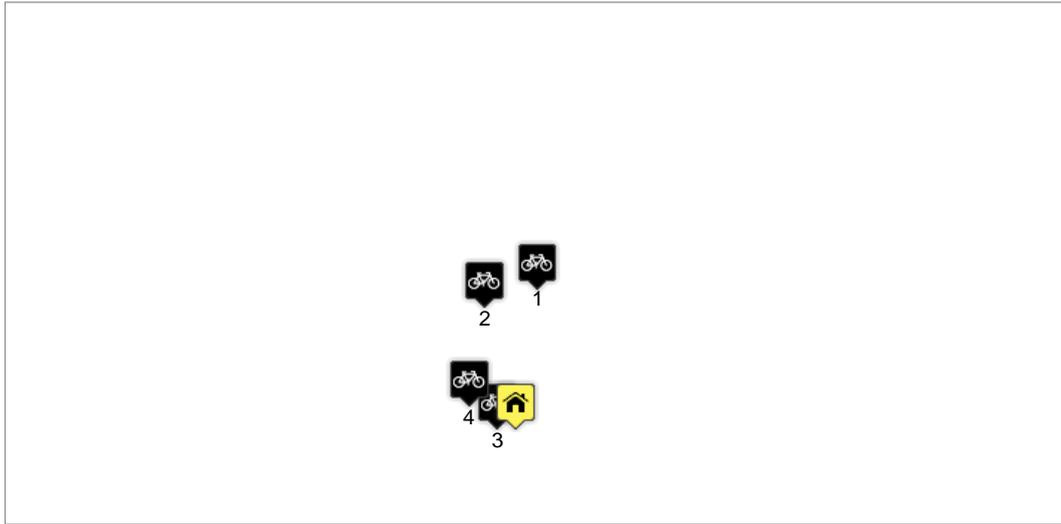
Homme à charge de famille monoparentale, domicilié à Fontaine, 32 ans, 2 personnes dans le ménage dont 1 enfant, responsable projet merchandising, possède le permis de conduire, possession d'une voiture (modèle : Renault Clio), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs (hors schéma)	travail	5x/semaine	voiture
2 Paul Mistral	école enfant	5x/semaine	voiture
3 Seyssinet	courses	1x/semaine	voiture
4 Centre-ville	promenade	1-2x/mois	à pied
5 Montagne, Fontaine	loisirs, sport	1x/semaine	voiture
6 Meylan, Fontaine ou Estacade	marché	2x/mois	voiture

GR6

'J'ai un vélo maintenant, oui, avant je prenais les bus.'



Descriptif de la personne :

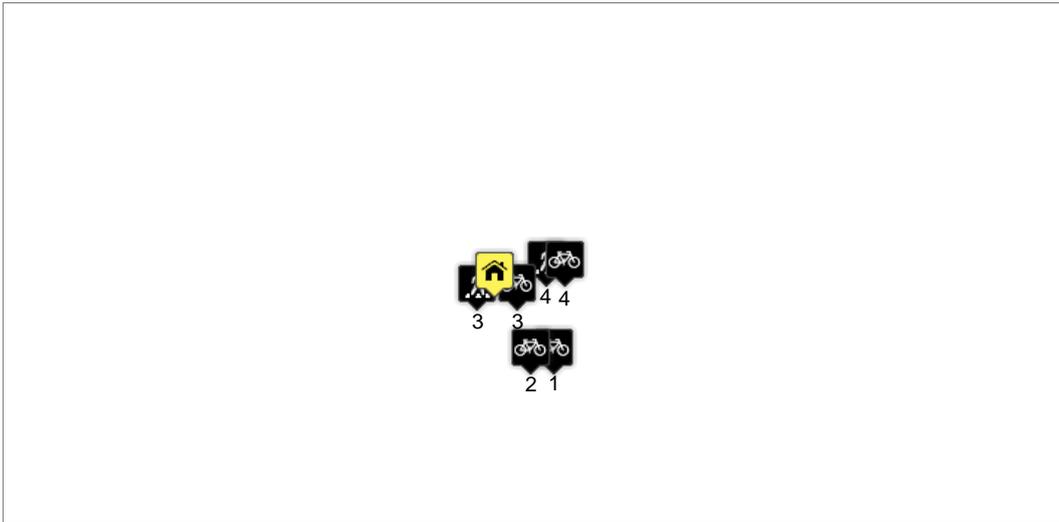
Homme de faible revenu, domicilié à Echirrolles, 28 ans, 2 personnes dans le ménage, bénévole, touche le RMI, pas de permis de conduire, propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Centre-ville	achats	2x/mois	vélo
2 Rue Ampère	association	5x/semaine	vélo
3 Echirrolles, parcs	promenade	4-5x/semaine	vélo
4 Leclerc à 5 min	petites courses	indéterminé	vélo

GR7

'Je fais des petits boulots à droite à gauche, des affiches, des petites choses comme ça. Ca dépend un peu de ce que j'ai'.



Descriptif de la personne :

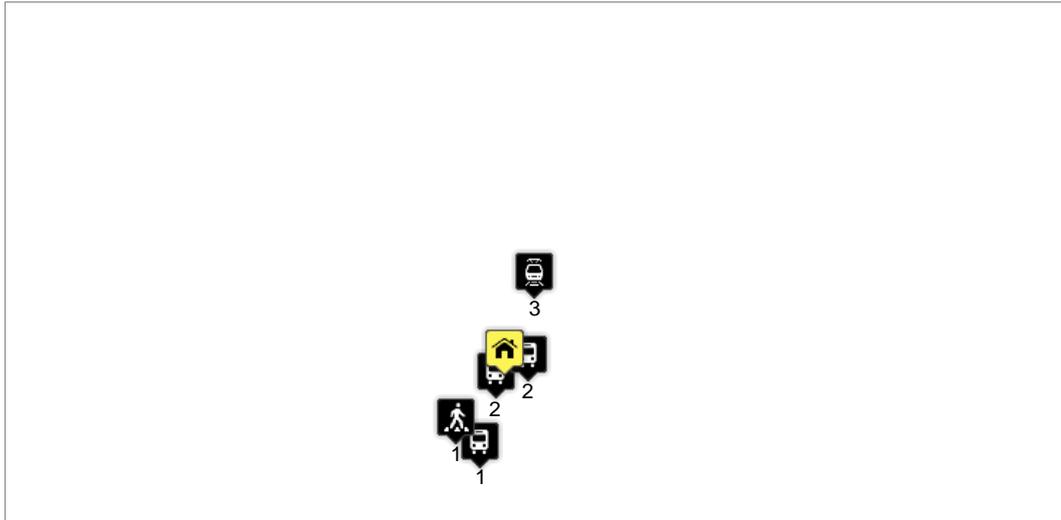
Femme de faible revenu, domiciliée à Grenoble Estacade, 33 ans, vit seule, animatrice d'art plastique, pas de permis de conduire, locataire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Villeneuve	travail	2x/semaine	à pied ou vélo
2 Grand Place	courses	1x/semaine	vélo
3 Hoche, à proximité	courses, atelier d'art	3-4x/semaine	à pied ou vélo
4 Centre-ville	sport	2x/semaine	à pied ou vélo

GR8

(A propos du travail) Oui mais là on va déménager, on va aller à Fontaine à partir du 15 juillet, je vais mettre peut-être 70 minutes, j'ai fait le trajet hier...'



Descriptif de la personne :

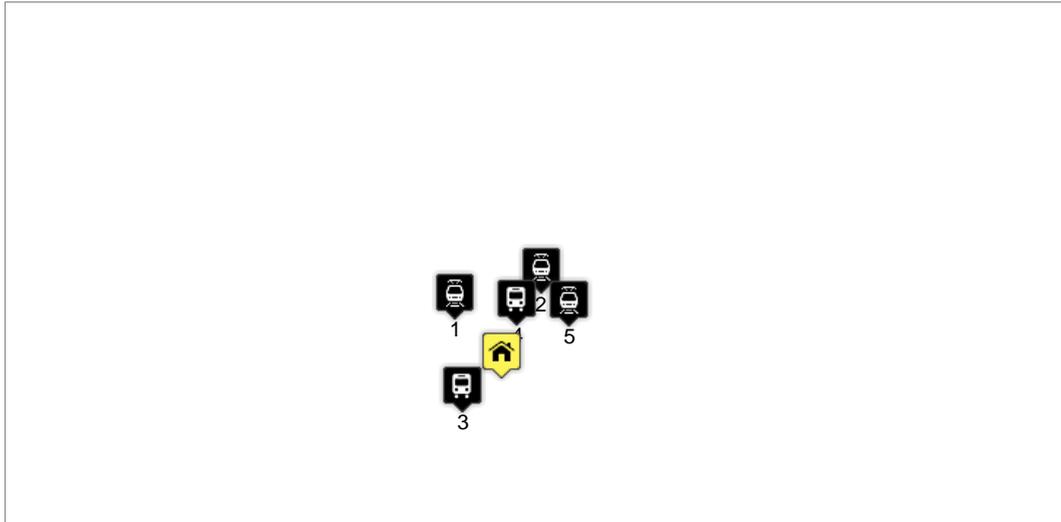
Femme de faible revenu, domiciliée à Grenoble (sud), 53 ans, vit seule, opératrice de production, pas de permis de conduire, propriétaire, résidence secondaire à Madagascar, possède un abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Pont de Claix	travail	4x/semaine	bus et à pied 15'
2 Grand Place, Echirolles	courses	1-2x/semaine	bus ou à pied
3 Centre-ville	poste, achats	1x/semaine	bus et tram

GR9

‘C’est rare que je sorte d’ici, parce que déjà il y a la semaine, elle est fatigante, donc le dimanche est appréciable. Et ensuite parce qu’il n’y a rien à faire’.



Descriptif de la personne :

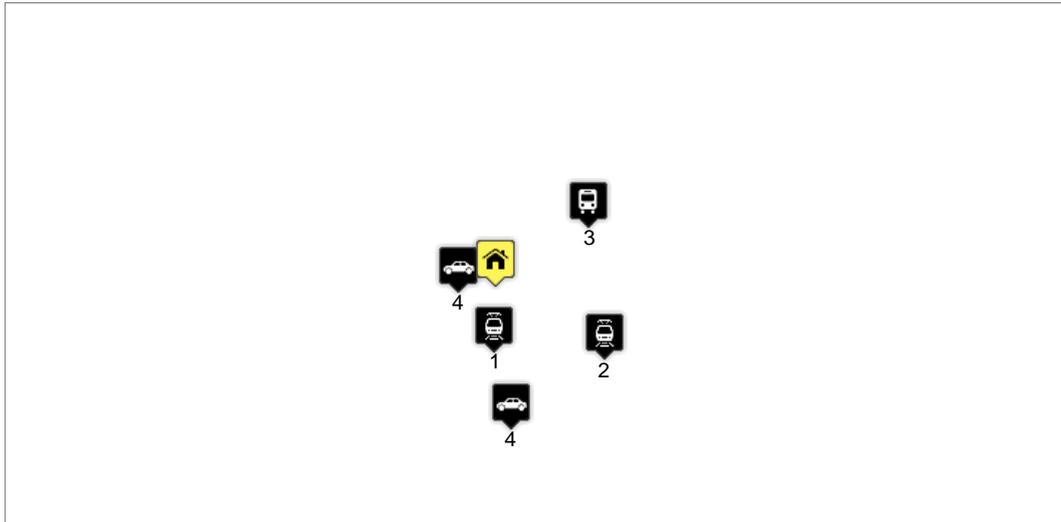
Femme de faible revenu, domiciliée à Grenoble (sud), 34 ans, vit seule, opératrice de production, possède le permis de conduire, pas de voiture, locataire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Seyssinet-Pariset	travail	5x/semaine	bus et tram
2 Centre-ville	médecin, achats	1x/semaine	bus et tram
3 Comboire	courses	1x/semaine	bus
4 Capuche-Grands Boulevards	laverie	2x/mois	bus
5 Abbaye	famille	1x/semaine	bus et tram ou voiture

GR10

'Et je finis à 10 heures. Après je rentre chez moi et je dors toute la journée tellement je suis fatiguée de toute la semaine'.



Descriptif de la personne :

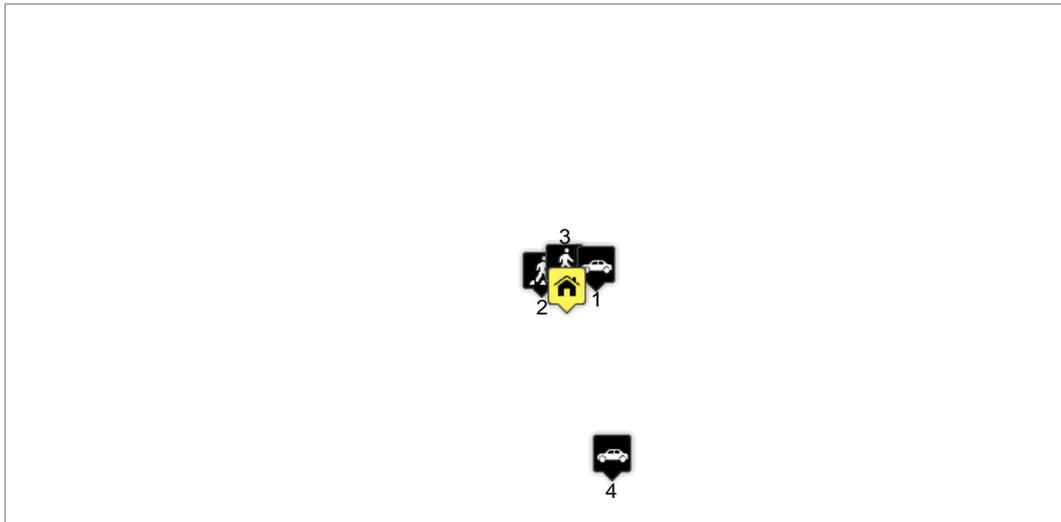
Femme de faible revenu, domicilié à Grenoble, 36 ans, vit seule, femme de ménage, possède le permis de conduire, pas de voiture, propriétaire, pas de résidence secondaire, possède un abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Près Albert-Reynier	travail (1 ^{er})	6x/semaine	bus et tram
2 Saint-Martin-d'Hères	travail (2 ^{ème})	5x/semaine	bus et tram
3 Corenc	travail (3 ^{ème})	6x/semaine	tram et bus
4 Fontaine, Echirolles	courses		voiture

GR11

Maintenant, je déserte un peu le centre ville parce que je n'ai plus le besoin d'y aller.



Descriptif de la personne :

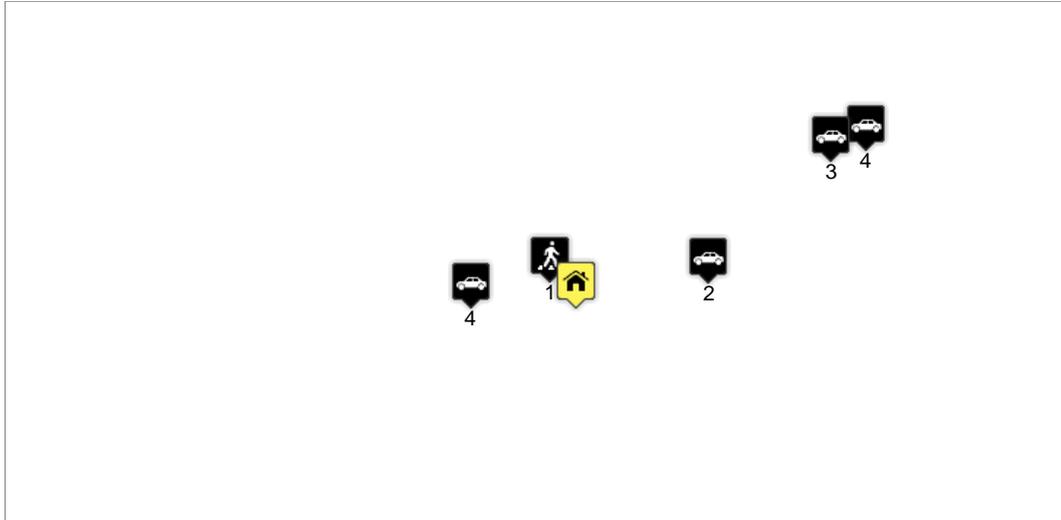
Personne âgée, femme, domiciliée à Grenoble, 78 ans, 2 personnes dans le ménage, retraitée, possède le permis de conduire, deux voitures (modèles : 4l et Renault Express appartenant à son mari), propriétaire, résidence secondaire à la montagne dans la région.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Près ZA Croix-Rouge	courses	2x/mois	voiture
2 Près stade	marché	3-4x/semaine	à pied
3 Près stade	bibliothèque	1x/mois	à pied
4 Brié	famille	1x/mois	voiture

GR12

'Bien souvent, je commande des vêtements, des affaires, je fais des commandes par téléphone. Si vraiment je veux aller dans un magasin, j'attends que ma fille m'accompagne, parce que maintenant elle ne travaille plus.'



Descriptif de la personne :

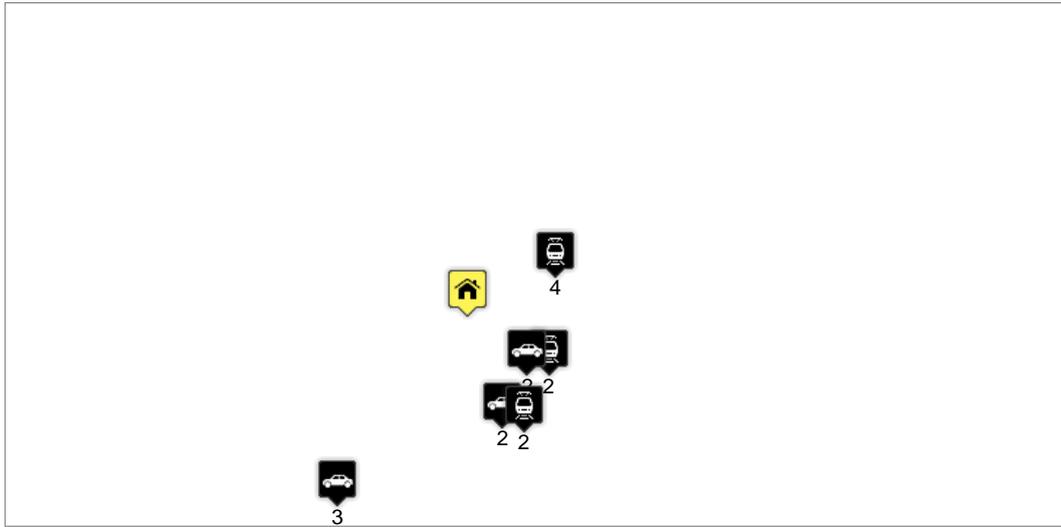
Personne âgée, femme, domiciliée à Grenoble, 82 ans, 3 personnes dans le ménage, retraitée, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Renault 21), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Près stade	marché	2-3x/semaine	À pied
2 Après St Martin d'Hères	courses	1x/semaine	voiture
3 Variable, p.ex. Château de Vizille (hors schéma), Lancey	famille, promenade	1x/mois	voiture
4 Villars Bonnot, Seyssinet	famille	1x/semaine	voiture

GR13

'Je vais dans les grandes surfaces, à Grenoble il n'y en a pas (...) Le centre-ville, ce n'est pas mon truc.'



Descriptif de la personne :

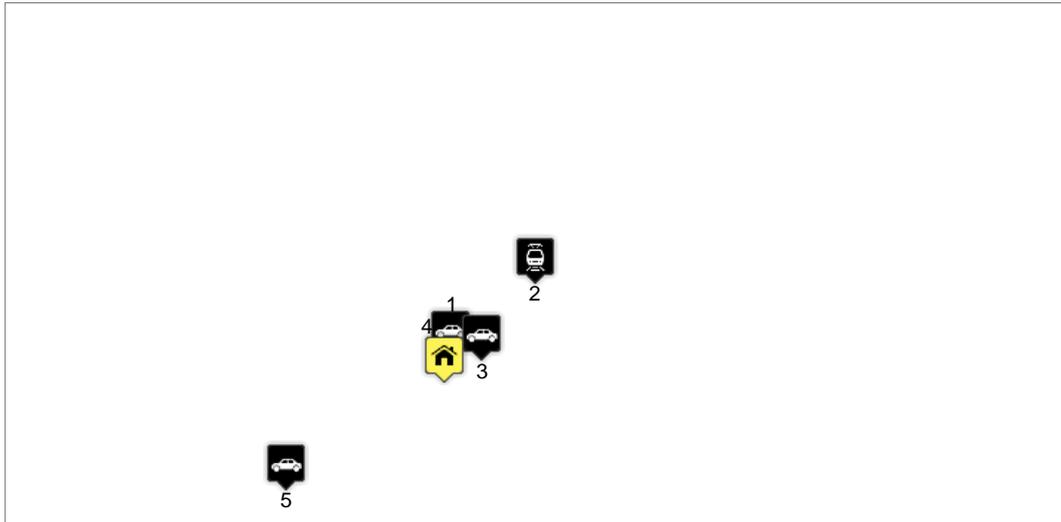
Personne âgée, femme, domiciliée à Seyssinet, 79 ans, vit seule, caissière retraitée, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Peugeot 106), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Voiron (hors schéma)	garde petits-enfants, courses	4x/semaine	voiture
2 Echirolles, Grand Place	courses	1x/semaine	voiture ou tram et bus
3 Campagne, montagne, p.ex. Vercors	promenade	1x/semaine	voiture
4 Saint-Roch	cimetière	2x/mois	tram

GR14

‘Oui, oui, non mais je reconnais, j’ai cette chance contrairement à certaines personnes qui ne sont pas bien mobiles, immobiles et tout ça’.



Descriptif de la personne :

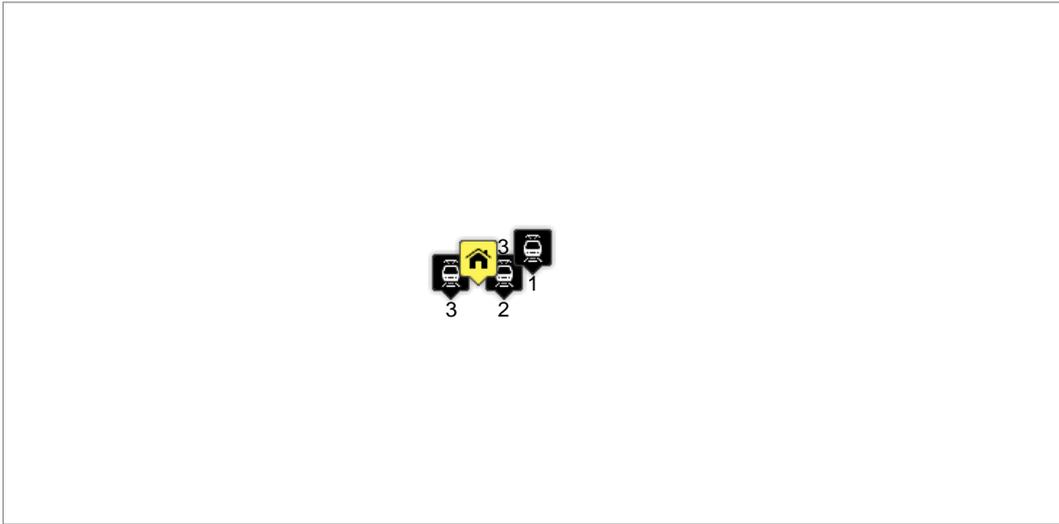
Personne âgée, femme, domicilié à Seyssins, 75 ans, 2 personnes dans le ménage, retraitée, possède le permis de conduire, une voiture (modèle : Super 5), propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Seyssins	courses	2-3x/semaine	voiture
2 Centre-ville	achats	3x/mois	tram
3 Mistral	chorale	1x/semaine	voiture
4 Seyssins	gym	1x/semaine	voiture
5 Montagne	promenade, famille	1-2x/mois	voiture

GR15

'Maintenant, je sors quand je suis obligée.'



Descriptif de la personne :

Personne âgée, homme, domicilié à Fontaine, 83 ans, vit seul, imprimeur retraité, ne possède pas de voiture, propriétaire, pas de résidence secondaire, pas d'abonnement TP.

Trajets réguliers :

<i>Destination</i>	<i>Activité</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Mode de transport</i>
1 Verdun	médecin, pédicure	1x/mois	tram
2 Estacade	marché	1x/semaine	tram
3 Cours Berriat, Fontaine	courses	1x/semaine	tram