

LES STRATÉGIES D'ADAPTATION DANS LES MOBILITÉS MÉTROPOLÉ- MONTAGNE



Le cas du Sud Isère

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

— v — v — v — v — v —
OBSERVER PLANTIFER PROJETER ANIMER PARTAGER



Sommaire

Introduction	3
I. L'Atelier	3
1.Contexte et objectifs de l'étude	3
2.L'Agence d'Urbanisme et les politiques publiques	4
3.Etat de l'art	6
<i>A – Les mots clés</i>	<i>6</i>
<i>Précarité énergétique</i>	<i>6</i>
<i>Mobilité domicile-travail</i>	<i>8</i>
<i>Évolution du prix des carburants passée et future et rapport au pouvoir d'achat</i>	<i>9</i>
<i>Dépendance automobile</i>	<i>12</i>
<i>Dépenses contraintes</i>	<i>13</i>
<i>Stratégies ou modes d'adaptation des ménages</i>	<i>15</i>
<i>B – Le récit de vie</i>	<i>16</i>
<i>Approche globale</i>	<i>16</i>
<i>Le récit de vie dans le cadre de l'atelier</i>	<i>16</i>
<i>La sélection de l'échantillon</i>	<i>17</i>
4.Les livrables	19
II. La méthodologie et sa mise en œuvre	20
1.Stratégie et collecte des entretiens	20
<i>A – Choix des terrains</i>	<i>20</i>
<i>B – Ecriture de la grille d'entretien</i>	<i>21</i>
<i>C – Semaine de Terrain</i>	<i>21</i>
<i>D - Retranscription de la semaine terrain</i>	<i>25</i>
2.Les profils	26
3.Rencontre Expert	26
<i>A – L'initiative</i>	<i>26</i>
<i>B - Présentation de nos résultats</i>	<i>26</i>
<i>C – Tables rondes</i>	<i>27</i>
III. Les résultats	29
1.Les profils	29
<i>A – Détail des premiers éléments d'analyse</i>	<i>29</i>
<i>B - Les Profils</i>	<i>30</i>
2.Les enseignements de la rencontre avec les experts	35
<i>A – Les enseignements par profils</i>	<i>35</i>
<i>B – Les pistes d'action face aux conclusions de la rencontre expert</i>	<i>39</i>

<i>C- Ouverture de réflexion</i>	40
IV. Recul sur l'Atelier	42
1.Recul sur la stratégie méthodologique	42
<i>A – La commande</i>	42
<i>B - Le choix des terrains</i>	43
<i>C - Complexité de la grille d'analyse</i>	43
2.Recul sur notre travail	44
Bibliographie	46
Sitographie	46
ANNEXES	47
La grille d'entretiens.....	48
Les retranscriptions.....	51
Le journal de bord.....	112
Les scénarios.....	116
Les supports visuels.....	120
Infographies.....	121
Schéma de déplacement.....	125

Introduction

Chaque année, le conseil scientifique de l'Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise définit une thématique se déclinant en plusieurs commandes à différents instituts ou formations. Ce conseil scientifique s'associe avec les professionnels de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche intervenant sur les questions territoriales. L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), en partenariat avec le Labex ITEM, a contacté l'Université Grenoble Alpes dans le cadre des ateliers du Master 1 et 2 en Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition s'inscrivant dans la démarche « Observation Grand Territoire » de l'Agence. La thématique 2019-2020 de cette démarche porte sur la question du pouvoir d'achat. Le Labex ITEM est un réseau d'acteurs et de chercheurs issus des établissements de recherche d'Isère et de Savoie. Sa vocation est d'apporter aux territoires de montagne les capacités d'analyse et d'expertise qu'appellent les différentes formes de changement auxquelles ils sont confrontés.

Le lien entre la voiture, les territoires périurbains et ceux de montagne a souvent été mis en avant. Un rapport de l'ADEME de 2012 "Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux", définit certains territoires comme entièrement dépendants de l'automobile. Ce sont ces territoires précisément qui font l'objet de l'étude de l'Atelier 2019-2020 de l'AURG et du Master IDT2. Cette dernière doit permettre à l'Agence de répondre à la question suivante : Les solutions imaginées par les experts et visibles à travers les politiques publiques sont-elles en phase avec celles imaginées par les usagers ?

I. L'atelier

1. Contexte et objectifs de l'étude

Cet atelier s'inscrit dans la démarche "Observation Grand Territoire" qui a pour objectif principal de répondre le mieux possible à deux questions majeures :

- Quels sont les rapports à la mobilité et au territoire de ces habitants ?
- Comment imaginent-ils des solutions pour s'adapter à une possible augmentation des prix du carburant ?

En effet, dans un contexte de précarité énergétique en lien avec la mobilité, l'Agence souhaite approfondir la question du coût de la mobilité automobile sur les ménages et particulièrement de l'énergie afin de comprendre quels sont les besoins ainsi que le vécu des habitants vivant sur un territoire de montagne. Nous ne pouvons pas nous affranchir de la problématique énergie-climat, dans une perspective post-carbone impliquant de passer d'une logique de disposition des moyens à une logique d'adaptation. Précarité énergétique, dépendance automobile, pouvoir d'achat et adaptation des ménages sont des mots-clés indissociables pour identifier les stratégies d'adaptation développées par ces derniers face à la hausse du coût de l'automobile.

Cet atelier nécessite de mobiliser des sous objectifs généraux :

- Mieux connaître les mobilités du territoire Sud-Isère
- Apprécier la vulnérabilité, des habitants du Sud-Isère, face aux risques d'accroissement du prix de l'énergie
- Connaître les stratégies des habitants de Sud-Isère face aux risques de l'augmentation du coût du carburant
- Réfléchir à une prospective de ce que pourraient être les comportements des grands utilisateurs de la voiture face à l'augmentation des risques d'accroissement du prix de l'énergie.

Cette étude permettra à l'Agence d'évaluer la pertinence des solutions imaginées par les experts et des politiques publiques de mobilité dans un contexte où les individus imaginent, parfois, spontanément des stratégies d'adaptation.

Le périmètre de l'étude comprend celui du SCoT de la Grande Région de Grenoble élargi au massif du Vercors, à l'Oisans, au Trièves et à la Matheysine. Ce périmètre intègre la problématique de la relation entre la métropole et les massifs montagneux environnants.

Cette étude se fera parallèlement à la réalisation de la nouvelle enquête ménages-déplacements (EMD) sur la Grande Région Grenobloise prévue pour l'automne 2019. L'échelle de l'étude est l'échelle de travail de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise. Ce travail centré sur le recueil de récits de vie permettra à l'Agence d'évaluer la pertinence des politiques publiques sur son territoire.

2. L'Agence d'Urbanisme et les politiques publiques

L'Agence d'Urbanisme et de la Région Grenobloise (AURG) est membre de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme. Elle a été créée en 1967 avec la Loi d'Orientation Foncière (LOF). Aujourd'hui, l'Agence intervient sur de nombreux projets et documents d'urbanisme en tant que partenaire des communes, communautés de communes, ou autres acteurs territoriaux pour venir en aide et apporter toute son expertise sur les questions d'urbanisme et d'ingénierie territoriale.

La mise en place, ou la participation à différents observatoires sur toute la région grenobloise lui permet de comprendre les dynamiques territoriales de cet espace. Le territoire d'étude de l'Agence est défini dans son rapport d'activité 2018 comme un espace avec « aucun contour précis, mais de nombreux éléments qui font sens commun, au sein de ce grand espace de vie partagé ». Cet espace de vie partagé est le terrain d'étude de l'AURG aujourd'hui.



Établissement de référence en matière de compétence sur les questions d'urbanisme et d'ingénierie territoriale, l'AURG réalise également un important travail de veille et de sauvegarde documentaire qui lui permet après 50 ans d'existence d'être une partie de la mémoire de la Région Grenobloise en termes d'évolution des dynamiques territoriales.

L'expertise de l'AURG lui permet de se pencher sur des questions qui deviennent de plus en plus importantes dans le débat public, à l'image des transitions énergétiques, environnementales, mais aussi dans les usages. Dans ce cadre, la mission qui sera menée par les étudiants du Master IDT2 sera orientée sur ces questions.

La politique de l'Agence D'urbanisme de la Région Grenobloise s'articule autour de trois axes principaux :

- En premier lieu, elle a pour objectif d'accompagner les démarches prospectives et l'innovation, ce qui implique de servir les constructions territoriales, d'identifier la vulnérabilité des systèmes et de soutenir l'innovation.
- L'Agence participe également à la planification et à l'élaboration des stratégies territoriales, par la réalisation des documents d'urbanisme (PLUI, SCOT), elle se doit d'éclairer les stratégies territoriales, d'accompagner les politiques publiques ou encore d'aider à la conception des projets urbains.
- Enfin, le dernier axe a pour objectif de renforcer l'expertise thématique au service des politiques publiques par le biais de différentes actions. L'Agence doit par exemple soutenir les politiques environnementales, coordonner les politiques d'habitat et bien sûr accompagner les politiques de mobilité notamment en répondant aux attentes des usagers, une expertise qui *"repose sur une approche globale éprouvée entre le(s) système(s) de transports, l'organisation urbaine et les pratiques de déplacement"*.

3. Etat de l'art

A – Les mots clés

Pour rendre plus pertinent et compréhensible l'exercice de cet atelier, il a été nécessaire d'acquérir un socle de connaissance sur le sujet de la mobilité et plus largement sur des sujets connexes dont on ne peut pas s'affranchir pour parler de mobilité.

- Précarité énergétique
- Mobilité domicile travail
- Évolution du prix des carburants passée et future et rapport au pouvoir d'achat
- Dépendance automobile
- Dépenses contraintes
- Stratégies et modes d'adaptation des ménages

Précarité énergétique

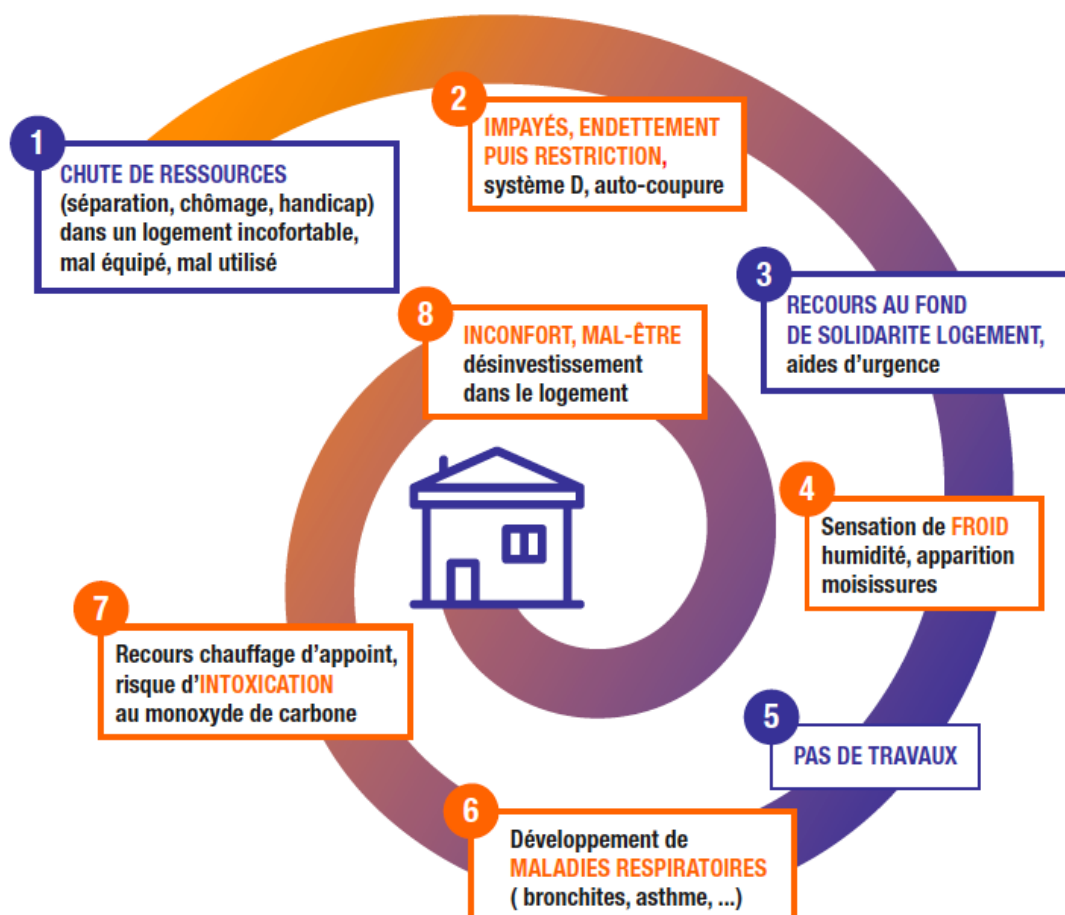
La précarité énergétique émerge dans les années 2000 comme un problème public. Ce phénomène, d'abord centré sur le seul volet du logement, s'intéresse aujourd'hui au rapport à la mobilité. Selon l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), d'après la définition de l'ONPE (Observatoire national de la Précarité énergétique) :

« La loi du 12 juillet 2010 portant un engagement national pour l'environnement pose une définition de la précarité énergétique : « Est en situation de précarité énergétique une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat » ». De plus, toujours selon l'ONPE, "est en situation de précarité énergétique une personne ou un ménage pour qui l'énergie représente plus de 8% du budget".

La problématique de la précarité énergétique a vu le jour entre la fin des années 1980 et le début des années 1990 avec les conventions "Pauvreté précarité". Elle fait l'objet d'une politique dédiée depuis septembre 2009 avec la création d'un groupe de travail dédié au sein du plan bâtiment Grenelle, qui a permis d'avancer sur la compréhension des phénomènes de précarité énergétique en les abordant majoritairement (voire exclusivement) sous l'angle des bâtiments.

De ce point de vue, la précarité énergétique désigne seulement l'état de précarité d'une famille ou d'une personne vivant dans un logement où elle y éprouve des difficultés à satisfaire ses besoins en énergie en raison de l'inadaptation de ses ressources, de ses revenus, de ses faiblesses et/ou encore de ses conditions d'habitat.

La précarité énergétique est le résultat d'un basculement d'une situation de vulnérabilité à une situation de précarité. La vulnérabilité se caractérise comme une situation de tension qui peut aboutir à une situation de précarité, où cette tension a de réelles conséquences sur le ménage (Saujot, *La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique*, 2012). Les ménages vulnérables sont ceux qui sont les plus exposés à des aléas divers, sources de tension, qui viendraient les impacter pour les mettre dans une situation de précarité.



La spirale de la précarité énergétique, Source : I. Devalière, CSTB, 2010

Les facteurs de risque principaux liés au logement sont les suivants et peuvent se cumuler :

1. La mauvaise isolation thermique des logements, entraînant une surconsommation d'énergie qui influe négativement sur la qualité du confort.
2. Le coût des énergies (Électricité, fioul, gaz...) utilisées par les ménages qui est amené à s'accroître. Pour rappel, selon l'ONPE, "est en situation de précarité énergétique une personne ou un ménage pour qui l'énergie représente plus de 8% du budget".
3. Le faible niveau de revenu des ménages rend difficile le paiement des factures et empêche tout investissement permettant de diminuer le coût de l'énergie pour permettre au ménage d'économiser sur le long terme.

Lorsque l'on parle de précarité énergétique, la vulnérabilité énergétique liée au logement est aujourd'hui indissociable de la vulnérabilité liée à la mobilité (Saujot, *La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique*, 2012). Il existe deux facteurs de risque communs à ces deux types de vulnérabilité énergétique :

- Le budget des ménages
- Le choix résidentiel

Le lieu du logement impacte fortement le poids des dépenses énergétiques liées aux mobilités : la vulnérabilité est plus forte chez les ménages du péri-urbain, car ce sont eux qui parcourent le plus de kilomètres quotidiennement et qui par conséquent, ont des dépenses en carburant plus élevées. Différentes causes liées à la mobilité peuvent faire basculer le ménage en situation de précarité énergétique :

- Une hausse des prix du pétrole, qui apparaît comme le risque principal d'un basculement vers une situation de précarité
- Un évènement particulier lié au ménage qui amènera à une baisse du revenu : licenciement, naissance d'un enfant...

Mobilité domicile-travail

Parmi les différents types de mobilités, la mobilité domicile-travail est celle qui a le plus bouleversé les territoires urbains. Ces déplacements quotidiens liés à l'exercice d'une activité professionnelle participent activement à la réorganisation structurelle différenciée des aires urbaines (Berroir et coll., 2004).

Selon l'Insee, en 2015, parmi les 23,2 millions de salariés habitant et travaillant en France (hors Mayotte), 70 % utilisent principalement leur voiture pour aller travailler.

Le métropolisation, la croissance démographique des villes, l'étalement du tissu urbain ont tous joué un rôle majeur dans le développement des mobilités et dans la motorisation des individus. Ces éléments ont également engendré une forte segmentation de l'espace entre les lieux de loisirs, de consommation, d'habitation et de travail.

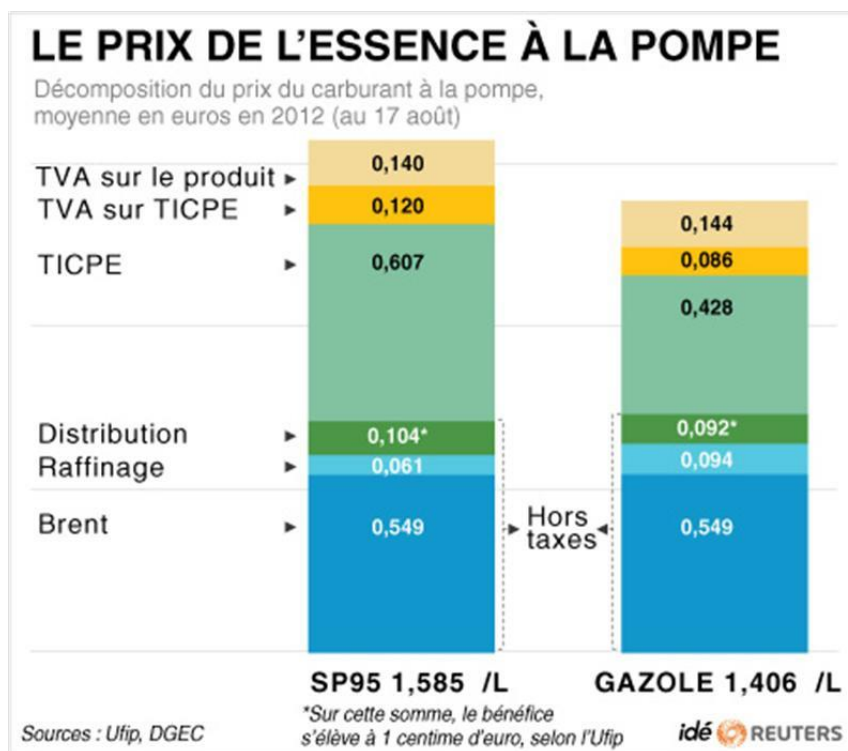
Cependant, les déplacements domicile/travail ou domicile/études ne représentent qu'un quart de la mobilité des habitants selon l'enquête ménages-déplacements de 2010 réalisée sur la grande agglomération grenobloise. Dans ce sens, il pourrait être intéressant d'observer la totalité des mobilités, y compris celles que les habitants des territoires en question sont susceptibles d'effectuer le week-end ou lorsqu'ils ne travaillent pas.

Évolution du prix des carburants passée et future et rapport au pouvoir d'achat

Pour comprendre les évolutions possibles du prix du carburant, il est nécessaire de comprendre comment celui-ci est composé et défini. Dans un premier temps, on associe au prix du carburant le prix du pétrole brut fixé par le marché, il subit des variations structurelles causées par les anticipations de l'offre et de la demande. On ajoute au prix du pétrole brut la marge effective des compagnies pétrolières et la marge directe des distributeurs. La marge des compagnies pétrolières correspond à tous les coûts associés à la production qui comprend majoritairement le coût technique de production comme l'exploration de gisements et l'extraction de l'énergie fossile (ministère de la Transition écologique et solidaire, 2019). La marge des distributeurs représente quant à elle une part infime du prix total du carburant.

Enfin, la part la plus importante du prix total du carburant est la taxation du prix à la pompe. En France, sur un litre de carburant vendu à la pompe, 30% reflètent le prix du carburant lui-même, quand les taxes et le transport représentent respectivement 60 et 10% du prix, selon l'UFIP. La France est un des pays avec les plus hautes taxes de carburant au sein de l'Union européenne, cette taxation est assez proche de certains de nos voisins européens avec une taxation du prix à la pompe à hauteur de 68% aux Pays-Bas ou encore 66% en Grèce. Le diesel tend à se rapprocher de l'essence en termes de taxation avec une augmentation qui atteignait 58% en 2018 alors qu'il était de 42% en 2013 (UFIP).

Décomposition du prix des carburants en France en 2012



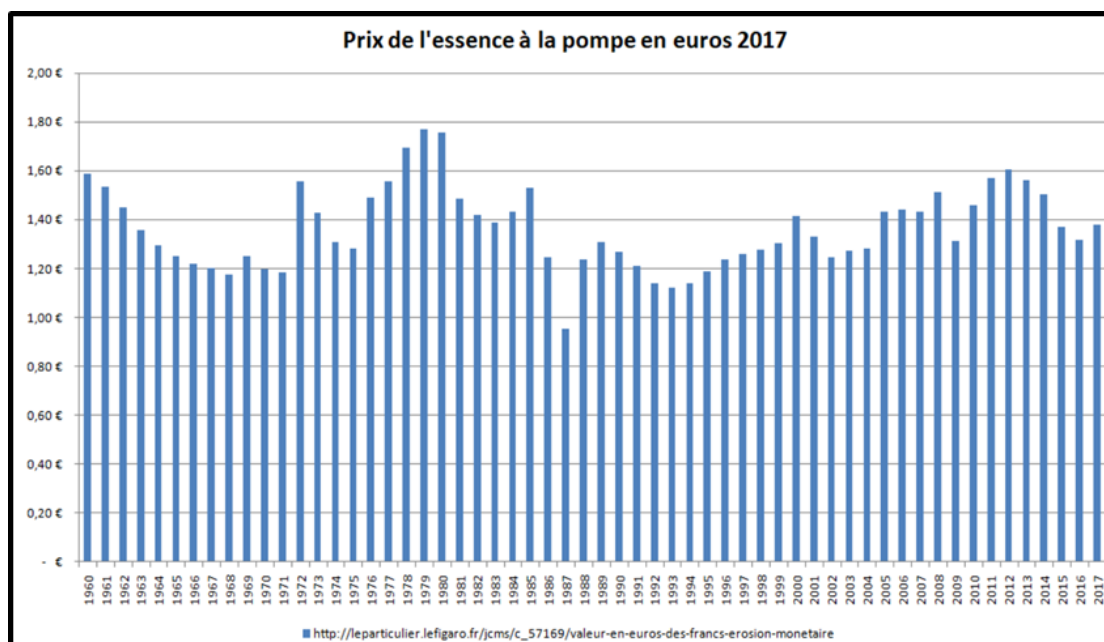
Source : Sénat, Loi Finances 2012, rapport du TICPE

Concernant les fluctuations du prix du carburant, il est nécessaire de remonter au premier choc

pétrolier qui a eu lieu en 1971 et s'est reproduit en 1979. Ces événements ont provoqué une crise économique souvent associée à la déclaration d'embargo de l'OPEP (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) corrélée à la Guerre du Kippour, mais elle marque surtout historiquement le début d'une hausse soudaine et brutale des prix du carburant.

Cette hausse s'est progressivement estompée pour laisser place à une période moins intense en termes de coûts dite de "contre-choc". La récession économique mondiale entraîne une baisse des prix du carburant à partir de décembre 1985, malgré plusieurs baisses de production le prix de l'essence à la pompe reste proche d'1,20€ jusqu'à la fin des années 1990.

Évolution des prix de l'essence de 1960 à 2017 en France



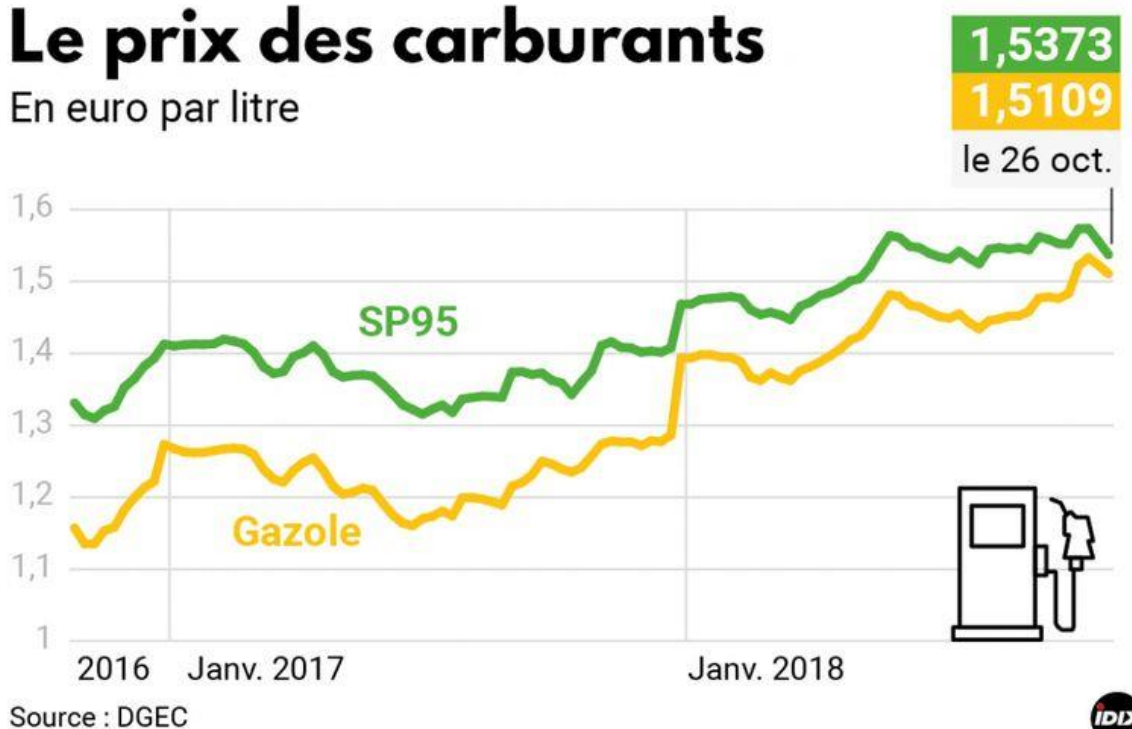
Source : Nadia Jouaudin, Le Figaro, 2019, Valeur des Francs en Euros 2018-19

Depuis le début des années 2000, de nombreux événements ont marqué l'opinion publique et ont mené à un climat très fragile autour de la question des carburants. En 2008, le prix du baril du pétrole frôle les 147 dollars marquant un record historique. Ces chiffres ont une nouvelle fois été frôlés en 2018 avec un prix du pétrole brut élevé, en France, corrélé à l'augmentation de la taxe carbone qui visait de manière générale à réduire l'écart entre le gazole et l'essence avec pour objectif premier de réduire les émissions carbonées.

Cette taxe carbone présente, en France, depuis 2014 n'avait pas eu d'impact financier majeur sur les portefeuilles des contribuables jusqu'à 2018 et sa réévaluation conjuguée à une forte hausse des prix du pétrole brut. À la suite du mouvement des gilets jaunes issu de cette même hausse du prix des carburants, la taxe carbone n'a pas été réévaluée pour l'année 2019. Cependant, les prix du carburant sont restés objectivement élevés durant l'année.

Le prix des carburants

En euro par litre



Source : Direction Générale de l'Énergie et du Climat, 2018, Réalisation IDIX

De plus, le prix du carburant va être fortement impacté par la raréfaction des ressources fossiles, le pic de découvertes de pétrole ayant été atteint en 1964 tandis que le pic de production a eu lieu entre 2005 et 2010. Nous sommes donc dans une situation globale inquiétante où les besoins énergétiques de la population sont plus importants que les capacités et ressources à disposition pour répondre à ces mêmes besoins. Enfin, les pouvoirs publics français se retrouvent dans une situation délicate liée à la volonté de respecter les accords signés lors de la COP21 qui vise à réduire les émissions carbone sur le territoire et qui devait passer principalement par la taxe carbone. Cependant, face à la contestation sociale, celle-ci a été figée pour l'année 2019, mais la hausse devrait reprendre en 2020 toujours dans le même objectif de réduction des gaz à effet de serre qui vise à réduire les émissions polluantes produites en partie par la voiture personnelle. Face aux augmentations certaines du prix des carburants, le pouvoir d'achat des ménages ne peut être que fortement impacté, et cela au travers de leurs comportements de consommation.

Selon l'INSEE, en 2017, la part des dépenses des ménages concernant le transport était de 18%. Ce chiffre se décline en différentes lectures peuvent être apportées. Les chiffres de l'INSEE nous apprennent que la part du budget que les ménages consacrent aux transports est supérieure dans les territoires ruraux avec 21%. Cette part du budget représente 16% pour les grandes unités urbaines comme l'agglomération parisienne. L'achat de véhicule et les frais annexes (entretien, carburant...) constituent 90% du budget transport en milieu rural, 80% dans les grandes agglomérations hors Paris, et seulement 50% pour les ménages vivant en Ile-de-France. Ce pourcentage de 18% qu'avant l'INSEE peut paraître faible, mais lorsque l'on rapporte cette part du budget aux autres dépenses possibles tels que les loisirs (10%), ou encore le logement dans sa globalité (30%) modestes.

Dépendance automobile

L'expression "dépendance automobile" s'oppose à la représentation sociale communément acquise selon laquelle la voiture est synonyme et symbole de liberté. Dans les faits, on observe chez les usagers une prépondérance de la voiture pour les déplacements des habitants des zones périurbaines, principalement en raison de l'importance du facteur temps. La voiture est vue comme un "prolongement" de l'espace privé (Beljon, 2001) et induit une forme de "satisfaction sociale". Supprimer ce mode de transport représenterait, en outre, pour les usagers, une forme de "perte de statut social" (BAUDELLE et al, 2004). L'histoire personnelle fait aussi que chacun développe une forme de relation affective à l'automobile. C'est notamment en cela que nombre des personnes âgées ne se détachent pas du véhicule qu'elles ne peuvent plus conduire. En d'autres termes, la voiture est un objet auquel s'attache une forme d'affection particulière, qui nous évoque des souvenirs, des moments de partage, des départs en vacances ou qui s'inscrit simplement dans une routine quotidienne que la personne n'a pas envie de voir se modifier.

Il est alors opportun de questionner la quasi-hégémonie à laquelle la voiture est parvenue.

La dispersion des localisations, les changements dans les formes de travail – multiplication des emplois à durée limitée et développement des emplois de services à horaires flexibles - et dans les modes de vie ainsi que la fermeture des services de proximité, ont accentué les problèmes d'accessibilité des ménages sans voiture. L'automobile s'illustre alors comme un besoin pour la vie socioéconomique et dans le même temps, le coût élevé de l'automobile en fait un facteur d'exclusion sociale (G. Dupuy, 2006).

De plus, Thomann et al (2002) distinguent des mobilités qui elles-mêmes induisent des dépendances de formes différentes. Sont différenciées les mobilités des "débutants" (jeunes gens qui accèdent pour la première fois à une vie autonome), les mobilités "insulaires" des "navetteurs", des "coprésents", des "cosmopolites".

L'absence d'accessibilité ou une mauvaise accessibilité à la voiture est vue comme une barrière qui empêche d'avoir un accès à l'emploi, à l'instruction, à la santé, à une nourriture saine ainsi qu'aux loisirs et aux activités culturelles. Cette privation peut être le résultat de deux dynamiques, dans un premier temps, une exclusion physique : il est difficile d'atteindre le lieu d'approvisionnement, le centre médical ou encore l'espace dédié aux loisirs souhaités. Dans un second temps, la privation peut résulter d'une compensation, au sein du budget du ménage, afin de parvenir à couvrir les frais de mobilités.

La mobilité individuelle automobile est de plus en plus perçue par les utilisateurs comme excessive, coûteuse et en désaccord avec les problématiques écologiques, mais ceux-ci considèrent l'usage de la voiture comme une obligation. Dans ce sens, le constat de la généralisation de l'automobile suscite des craintes : le tout automobile condamnerait-il les non-automobiles à la ségrégation spatiale et à l'exclusion sociale ?

Cette forme d'exclusion sociale n'est pas compensée par les transports collectifs qui n'arrivent plus à répondre de manière efficace à la demande qui s'accélère et se diversifie. L'un des facteurs principaux s'observe par le fait que le coût du service à fournir par les transports collectifs est toujours plus élevé tandis que la couverture par recette diminue, spécialement dans les zones à faible densité. Très complexe, la gestion des transports collectifs suscite un grand nombre de questions. La plupart du temps, ce sont les questions de maillage, de temps et de coût qui sont mises en cause.

Même si dans cette partie, nous ne nous attarderons pas sur la réalité technique, factuelle et chiffrée liée aux transports collectifs, il est important de souligner que la dépendance automobile peut-être réelle, mais également seulement perçue.

La dépendance à l'automobile prend alors différentes formes : psychologique, sociologique, économique, géographique et les relations entre ces facteurs de dépendance varient.

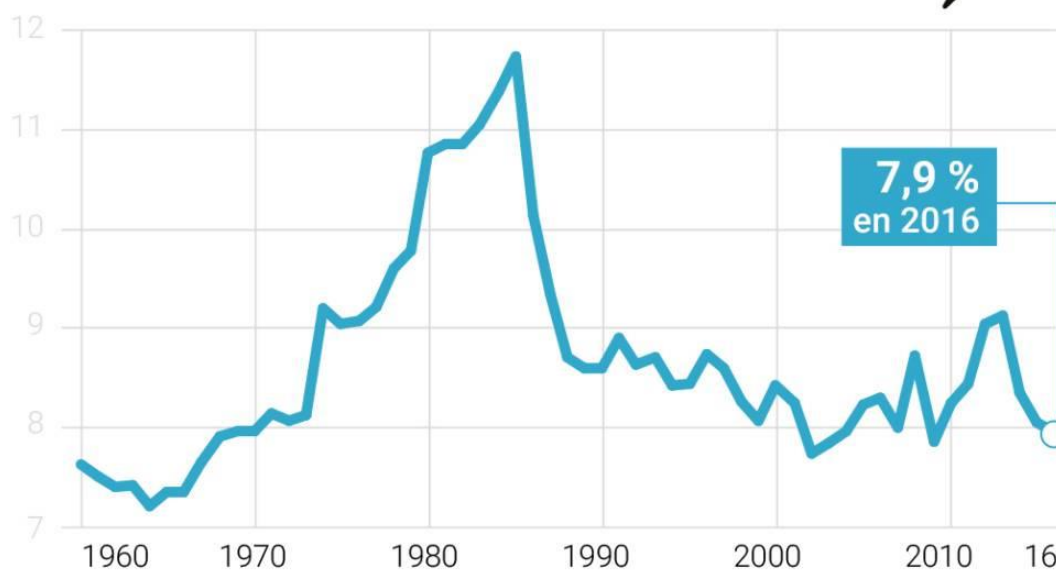
Dépenses contraintes

Les dépenses contraintes ou les dépenses pré-engagées (terme employé par l'INSEE) se définissent comme "l'Ensemble des dépenses des ménages réalisées dans le cadre d'un contrat difficilement renégociable à court terme. Elles sont composées des éléments suivants :

- Dépenses liées au logement ainsi que celles relatives à l'eau, au gaz, à l'électricité et aux autres combustibles utilisés dans les habitations
- Services des télécommunications
- Frais alimentaires
- Services de télévision
- Assurances (hors assurance vie)
- Services financiers"

La dépense énergétique

Part de la dépense énergétique dans le budget des ménages, en %

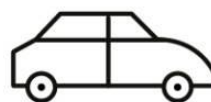


Dépense moyenne en 2016 **2 700 €**



Logement

+3,2%



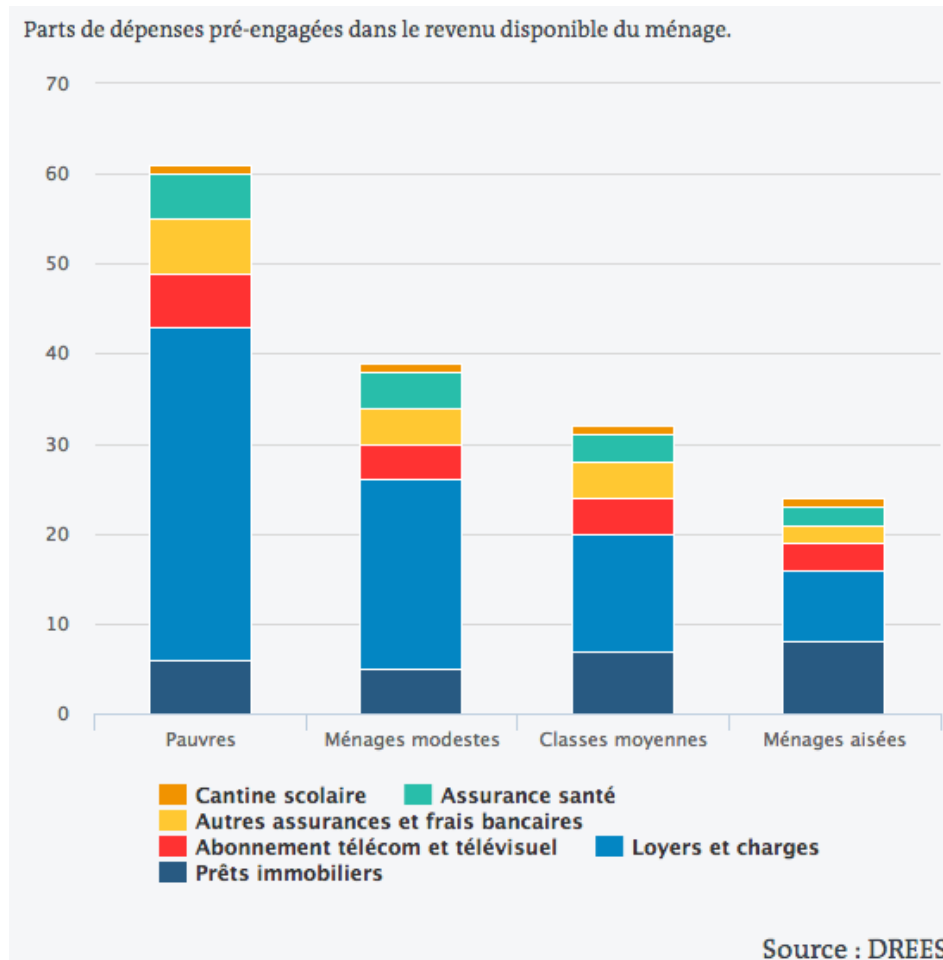
Transport

-3,3%

Source : Insee ; SDES (décembre 2017)



Le pourcentage des dépenses pré-engagées dans le revenu disponible des ménages est de 61% pour les ménages pauvres contre 23% pour les ménages aisés selon l'INSEE.



L'évolution des dépenses pré-engagées a augmenté entre 2001 et 2011 de 3 points (7 points pour les ménages pauvres et 4 points pour les ménages modestes non pauvres). En 2001, la différence entre les ménages pauvres et les ménages aisés était de 6 points en 2001 (31% pour les ménages les moins aisés et 25% pour les ménages les plus aisés), contre 10 points en 2011 (38% pour les ménages les moins aisés et 28% pour les ménages aisés). On voit donc bien avec ces chiffres que les écarts se creusent entre les ménages les plus aisés et les moins aisés, sur cette question des dépenses pré-engagées.

La part des dépenses pré-engagées dans le revenu disponible baisse fortement avec le niveau de vie. Par rapport au revenu disponible, la part des dépenses pré-engagées est des 61% pour les ménages pauvres, 39% pour les ménages non pauvres, 31% pour les classes moyennes, et 23% pour les ménages aisés. Cela s'explique par un revenu disponible des ménages pauvres qui est faible et qui ne permet pas de couvrir les dépenses courantes.

Nous avons constaté, durant notre étude, que certaines personnes ont des dépenses obligatoires en termes de mobilité. En effet, afin de réaliser leurs déplacements quotidiens, notamment les trajets domicile-travail, les personnes n'ont d'autres choix que d'engager des frais pour le plein d'essence de leur voiture et son entretien ou encore de payer un abonnement de transport en commun, voire parfois de combiner les deux. Les frais liés à la mobilité sont alors considérés comme une dépense contrainte ou pré-engagée car la marge de manœuvre sur son coût est très faible. En cela, une rectification de la définition de dépenses contraintes ou pré-engagées serait pertinente et donne tout son sens à notre étude.

Stratégies ou modes d'adaptation des ménages

Les changements sont difficiles à opérer dans le domaine de la mobilité. En effet, l'étude de Feildel et al, *Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ?* a démontré que les habitants des zones urbaines trouvaient par exemple plus simple de réduire l'impact écologique de leur logement ou de leurs habitudes de consommation que de changer quelque chose à leurs habitudes de mobilités (FEILDEL et al, 2014). Pour palier dans une moindre mesure au problème, d'après Francis Beaucire, les individus se déplacent selon des circuits de déplacements multi-objet, qu'il qualifie de "cabotage urbain" (BEAUCIRE, Transports publics et la ville, 1996). Il s'agit d'une organisation permettant de minimiser les déplacements en combinant les zones où l'individu doit se rendre pour réduire au mieux la distance parcourue, par exemple en effectuant des tâches diverses telles que des courses ou des activités sportives sur le même trajet que pour se rendre au travail.

Les alternatives sont nombreuses, mais peu envisagées :

- Les transports en commun : les usagers considèrent les transports en commun comme surchargés en heures de pointe, pas assez fréquents et pas suffisamment accessibles à pied. De plus, une grande variété de mobilités ne sont pas liées au travail ce qui implique des difficultés supplémentaires d'utilisation des transports partagés en raison des horaires spécifiques (BAUELLE et al, 2004). Certains éléments peuvent cependant encourager les individus à adapter leurs déplacements. La nature et les paysages sont notamment décrits comme un facteur motivant dans la propension à prendre les transports en commun, tout comme le confort durant le trajet. À titre d'exemple, le train offre un cadre agréable permettant la réalisation d'autres activités telles que la lecture, le travail ou le repos (FEILDEL et al, 2014).
- Les véhicules partagés : La pratique du covoiturage, notamment entre voisins ou collègues permet de réduire de façon significative les coûts de déplacements, mais cette pratique se fait principalement par hasard, en effet il n'y a que très peu de recherche spécifique de personnes effectuant les mêmes trajets. Le covoiturage est par ailleurs surtout pratiqué pour les loisirs et pour les activités des enfants (BAUELLE et al, 2004). Il permet également un rapprochement social entre les familles vivant dans un même espace périurbain (FEILDEL et al, 2014).
- Les mobilités douces : Le vélo, par exemple, est vu comme un moyen de locomotion peu sécuritaire en raison du partage de la chaussée avec les véhicules à moteur et les infrastructures ne sont pas considérés par les individus comme suffisamment adaptées (BAUELLE et al, 2004), ils déplorent par exemple le manque de pistes cyclables, d'aménagement permettant le stockage des vélos dans les transports en commun ou encore de garages sécurisés.

La solution pour trouver une alternative à la voiture est vraisemblablement de déterminer un mode de transport plus rapide car, malgré le coût de l'automobile, les usagers considèrent le facteur temps comme le plus important dans les déplacements quotidiens (BAUELLE et al, 2004).

B – Le récit de vie

Grâce à nos recherches bibliographiques et à l'intervention de Marie-Clotilde Meillerand, chercheuse contractuelle au Laboratoire Aménagement Economie Transports (ENTPE Lyon), sur l'étude "*Parcours et précarité énergétique des accédants à la propriété dans l'aire métropolitaine lyonnaise*", nous avons pu développer nos connaissances sur la méthode de recueil de données qu'est le récit de vie.

Approche globale

Le recueil de données par le récit de vie est initié par les sociologues américains de l'école de Chicago dans les années 1920. Cette méthode, a, en France, d'abord été mobilisée par l'anthropologie et la psychologie sociale avant d'être mise de côté dans les années 1940 et 1950 au profit de méthodes de recueil quantitatives et statistiques (méthodes qui tendent à envisager les individus comme simples unités statistiques). Dans les années 1970, la sociologie française réintègre le récit de vie notamment avec les travaux de Daniel Bertaux, pour qui "*le récit de vie résulte d'une forme particulière d'entretien, l'entretien du narratif, au cours duquel un chercheur (...) demande à une personne ci-après dénommée "sujet" de lui raconter tout ou une partie de son expérience vécue*"¹.

Le récit de vie s'inscrit par conséquent dans l'interaction avec le sujet et lui accorde une place centrale en lui construisant une identité et en lui donnant la parole. Le sens que les acteurs portent à leur action est alors mis en évidence par la stimulation de leur capacité réflexive (Chaxel, Fiorelli et Moity-Maïzi, 2006). Le récit de vie représente une occasion de détailler les manières que tout un chacun a de réagir au fil des circonstances ainsi que les raisons qui motivent les actions des acteurs.

Le récit de vie, en tant qu'expérience narrative, permet de retracer une trajectoire singulière. L'individu, par son récit met en scène une multiplicité de sphères et de facteurs qui ont permis une bifurcation ou un changement.

A partir de ce moment-là, les sujets peuvent exprimer leur façon de construire, de penser et de justifier leurs identités en lien avec d'autres, souvent, en même temps, ils s'interrogent sur les conséquences de leurs choix et de leurs actes. Il s'agit de solliciter l'individu pour qu'il raconte un fragment de sa vie, dont la temporalité est variable, puisqu'il choisit lui-même la période d'où son récit débute.

Toutefois, cette méthode du récit de vie comporte des limites. Dans un premier temps, le procédé narratif tend "à unifier le parcours, à lui donner une forme de trajectoire, à le rendre cohérent", car il s'agit souvent pour le narrateur de ne pas "perdre la face".

Le récit articule et mobilise ainsi des arguments de justification aux étapes vécues. Ce que Bourdieu appelle "se faire l'idéologie de sa propre vie".

Outre la volonté de "bien répondre" de la part des sujets, la personne qui interroge, peut inconsciemment se créer des attentes sur les réponses attendues et par ce fait, n'entendre que ce qu'elle souhaite entendre.

Autrement dit, les réponses peuvent être biaisées : du fait du sujet, du fait de la personne qui interroge mais également du fait de l'interprétation post-entretien, comme l'explique Marie-Clotilde Meillerand dans sa présentation.

Le récit de vie dans le cadre de l'atelier

La méthode du récit de vie consiste à obtenir un discours en profondeur de la part des personnes interrogées, en les ayant au préalable informé du cadre de l'entretien, du thème, et de la raison de la collecte et l'enregistrement des informations.

- 1ère étape : échantillonnage des individus.

Solliciter les individus pour qu'ils racontent leurs trajectoires de vie.

Une partie entière, dans la section C a été dédié à la méthode de sélection de l'échantillon.

- 2ème étape : le recueil des récits de vie.

Le récit de vie est enclenché par une phrase simple, énoncée de manière large et volontairement ambiguë pour que le sujet puisse l'interpréter selon ses propres schémas psychologiques.

Là réside tout l'intérêt du récit de vie, qui se veut éminemment subjectif et qualitatif.

La question ouverte pourra se présenter comme suit : "J'aimerais que vous me racontiez pourquoi vous vous êtes installé ici ?"

De cette manière, l'individu va suivre un cheminement, qui est le sien et qui prend en compte tout son parcours de vie, pour répondre à la question, en choisissant la temporalité qu'il juge pertinente et en abordant les éléments les plus importants à ses yeux.

Une fois la question posée et l'individu rentré en phase d'expression, l'enquêteur devra s'abstenir de toute intervention qui pourrait modifier le chemin de pensée du sujet ou l'amener à aborder un point auquel il n'avait pas pensé.

Toutefois, même si le récit de vie s'appuie essentiellement sur le recueil des trajectoires de vie des individus, il ne s'agira pas d'un monologue pour autant. Un dialogue s'instaure par le biais d'une posture symbolique de l'enquêteur.

La posture du conducteur d'entretien est celle d'un sociologue. Il adopte une posture de scientifique qui étudie des phénomènes (ici celui du rapport des individus à la mobilité dans le contexte de transition énergétique) mais n'est pas dépourvu d'empathie car il est un citoyen lui-même et se voit confronté aux mêmes enjeux le reste du temps. Cette double casquette permet de comprendre, dans le sens d'entendre et de saisir ce que le sujet veut nous transmettre, et en même temps de comprendre, d'appréhender le domaine de recherche de manière plus précise.

Ainsi, l'enquêteur pourra, s'il souhaite intervenir, sélectionner l'une des 3 méthodes d'appel à l'expression définies comme-ci :

- La reformulation : par des inductions positives, des reformulations reflètes, des reformulations de synthèses, de clarification ou de paralangage.
- L'élucidation : par une question qui reformule le contenu verbal du sujet pour s'assurer qu'on a bien compris.
- L'expression symbolique : par un silence attentif, un encouragement sans phrases ("oui" ; "mmm", "je vois"), un paralangage de compréhension physique (adopter la même attitude que le sujet).

- 3ème étape : le traitement des entretiens

Après avoir réalisé les entretiens, nous en avons fait l'analyse. Il a été nécessaire de retranscrire les entretiens sous forme de synthèse, incluant des verbatims afin d'être le plus juste et parlant possible.

Au sein de ces synthèses, sont mis en évidence les habitudes de vie des personnes interviewées, leur rapport au territoire, à l'argent ainsi qu'à la mobilité.

En outre, leurs perceptions des évolutions des prix du carburants et plus globalement des coûts de mobilité sont accentuées par la présentation des stratégies mises en place ou envisagées.

Enfin, ces modes d'adaptation sont mis en parallèle avec les politiques publiques proposées et imaginées par les pouvoirs publics enfin d'en évaluer les performances et la cohérence.

La sélection de l'échantillon

Dans le cadre de cette étude, notre échantillon se focalise sur les "grands navetteurs". On nommera "grands navetteurs" un individu effectuant des trajets quotidiens entre deux lieux, de son domicile à son lieu de travail, ou même de son habitation à son lieu d'étude ou d'activité au sens large. Ces déplacements peuvent s'effectuer en transports en commun ou en utilisant la voiture individuelle. Quant au terme de "grand navetteur", il se distingue de celui de simple "navetteur" par le fait que les trajets effectués sont plus importants, plus longs.

Bien que notre priorité soit d'interroger les "grands navetteurs" effectuant actuellement ce type de déplacement, nous n'avons pas exclus les échanges avec d'anciens "navetteurs" susceptibles de nous partager leurs expériences.

Quant à la typologie de population recherchée, notre seul critère réside dans l'âge minimum, fixé à dix-huit ans. Cette borne est intéressante dans la mesure où dix-huit ans est un âge où la gestion du budget et la question des déplacements sont deux éléments qui concernent directement l'individu, qui commence d'ailleurs à s'y intéresser.

Après avoir effectué des recherches documentaires et après réflexions, nous avons fait l'hypothèse de recevoir en entretien deux typologies d'individu bien distinctes.

Une première, les individus résidant dans le périurbain pour des questions de cadre de vie, mobiles grâce à l'usage de la voiture et se rendant quotidiennement à Grenoble pour des raisons professionnelles.

Une seconde, composée d'individus, résidant dans le périurbains plus pour des raisons économiques que de bien-être et se retrouvant ainsi dans une situation de précarité énergétique.

Ces deux hypothèses nous renvoient aux notions de péri-urbain "choisi" ou "subi".

Néanmoins, si ces deux hypothèses nous apparaissent intéressantes à relever, nous ne nous étions créés aucune attentes face aux réponses et aux profils des personnes que nous allons écouter.

La phase de prise de contact avec les individus a été une phase importante de notre travail. Dans les faits, les questions sur lesquels nous nous sommes penchées collégialement ont été les suivantes :

- ◇ Comment parvenir à obtenir les contacts de personnes susceptibles de bien vouloir nous rencontrer ?
- ◇ Comment aborder les personnes
- ◇ Quelle démarche adopter face à elles ?

Nous avons dans un premier temps retenu cinq méthodes visant à prendre contact avec des personnes. Ces méthodes ont évolué durant l'étude mais restent intéressantes à évoquer.

La diffusion de la démarche de l'Atelier et l'appel aux entretiens via des outils de communication.

Une des méthodes qui nous a aidé à constituer notre échantillon a été de concevoir un petit support de communication indiquant notre projet. Cette plaquette ou flyers comportait une explication rapide du projet, des modalités d'entretiens ainsi que de l'adresse mail de l'Atelier et d'un numéro de téléphone. Ces supports ont été disposés dans les mairies, les associations, les écoles et les commerces des communes comprises dans le territoire d'étude. Toujours en association avec les mairies, avec leurs accords, nous voulions publier notre annonce dans les différentes revues communales et autres sites internet des communes ou des intercommunalités, mais cela n'a pu se faire par manque de temps entre la mise sur papier de l'idée et la réalisation de l'enquête.

- Rapprochement des intercommunalités.

Nous pourrions également rédiger mail type à adresser aux différentes communautés de communes et leur demander de diffuser notre communication au sein de leur territoire.

- Aller vers l'habitant pour une première prise de contact

Dans cette méthode, on ne se contente pas d'attendre l'habitant du sud Isère, au contraire on vient à lui, dans la rue, au détour d'un commerce ou autre. Munis de notre questionnaire conçu autour de quatre questions accrocheuses, notre but est d'engager le dialogue avec l'utilisateur pour enfin jauger ses motivations à dialoguer avec nous. Si l'individu nous semble réceptif, nous lui proposerons alors de planifier un temps d'échange plus long. Nous envisageons préciser le fait que nous sommes un groupe étudiant, favorisant probablement les réponses positives.

- Échanges lors d'un temps de covoiturage

Notre échantillon étant constitué principalement de navetteurs, il nous semble pertinent de recueillir une partie des récits de vie directement dans la voiture lorsque les individus effectuent leurs trajets quotidiens, moment propice à l'échange.

Nous avons effectué une première recherche sur une application de covoiturage quotidien pour repérer des sujets potentiels sur certains trajets montagne/métropole.

- Utilisation du réseau personnel

Notre équipe étant constituée de plusieurs personnes étant elles-mêmes de grands navetteurs, il sera pertinent d'utiliser notre réseau personnel. Dans les faits, nous pensons à l'effet boule de neige, une personne qui accepte de nous rencontrer nous orientera sur une deuxième personne qui elle-même nous orientera sur une troisième et ainsi de suite.

Après avoir essayé différentes méthodes, nous avons pu réaliser un tableau récapitulatif de fonctionnement des approches.

4. Les livrables

L'Atelier étudiant commandé par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise doit être évalué par le rendu de plusieurs livrables.

Dans un premier temps, l'AURG a demandé aux étudiants un état de l'art présentant les différents termes qui entourent l'enquête réalisée. Le rendu de ce travail est introduit au présent document, il ne fait pas l'objet d'un livrable à part et a déjà été présenté lors du rendu intermédiaire du mois de décembre 2019. L'objet qui a motivé toute la première partie de l'enquête se trouve être la collecte de récits de vie, qui font l'objet d'un livrable à part entière. Les récits de vie ont été mis en forme d'après la méthode de retranscription synthétisée. Ces derniers sont complétés par des verbatims issus des entretiens permettant d'illustrer les propos des personnes enquêtées. Pour réaliser ces récits de vie, les étudiants ont réalisé une grille d'entretien qui sera également rendue.

L'atelier avançant, l'Agence et les étudiants ont pu définir des éléments supplémentaires qui feraient l'objet d'un rendu. Ainsi, il est possible de retrouver comme éléments supplémentaires :

- Des infographies illustrant les profils de grands navetteurs
- Les cartes mentales représentant les trajets des personnes et solutions existantes
- Les scénarios des profils avec leurs contraintes personnelles.

L'étude a été commandée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, mais le Labex ITEM a rejoint la commande, car les thématiques correspondent à ses recherches. Ce dernier a donc fait part du souhait d'obtenir une vidéo synthétisant les six mois d'étude.

Après la rencontre experts-étudiants du 6 février 2020, plusieurs documents ont été rédigés. Chaque table représentant chaque profil a produit une note rassemblant les idées et propositions qui ont émané des discussions. Une note synthétisant les enseignements globaux de la rencontre a également été produite à cette occasion.

II. La méthodologie et sa mise en œuvre

1. Stratégie et collecte des entretiens

La grille d'entretien et les terrains d'étude ont été des axes essentiels à définir avant d'aller sur le terrain. Nous avons réalisé ces deux éléments en séparant le groupe en fonction des envies et des capacités de chacun. Un groupe a créé la grille d'entretien et un autre, a défini les terrains d'étude.

A – Choix des terrains

Afin de choisir des terrains d'enquêtes pertinents où nous pourrions capter le plus grand nombre de navetteurs, nous avons fait le choix de nous baser sur des critères applicables à chaque commune du territoire. Le but est de dégager des communes représentatives d'un territoire avec un flux de personnes assez important pour pouvoir capter un nombre de grands navetteurs suffisant pour notre enquête. Par cela, l'enjeu n'est pas de limiter l'enquête à seulement quelques communes, mais bien de cibler des communes qui peuvent se présenter comme représentatives d'un territoire donné. Dans le but de sélectionner ces communes cibles, nous nous sommes basés sur des données issues de l'INSEE. Dans un premier temps, l'objectif a été de s'appuyer sur les communes où le taux d'actifs allant au travail en voiture était supérieur à la médiane des communes du secteur de l'Agence. Nous avons croisé avec cet élément trois critères nous permettant de proposer différentes communes :

- Que la commune soit située à plus de 25km de Grenoble.

On ne prend alors en compte que la distance par rapport à Grenoble et pas d'autres facteurs liés au trajet comme la pénibilité ou bien le temps de trajet.

- Que la commune soit située à plus de 25km de Grenoble avec une durée de trajet d'au moins 29 minutes.

Grâce à l'ajout du temps de trajet, nous avons pour intention de cibler les territoires les moins accessibles pour lesquels l'utilisation de la voiture est vitale avec des routes parfois très sinueuses.

- Que la commune soit située à au moins 25km de Grenoble avec une durée de trajet d'au moins 29 minutes où les ménages des communes sont en dessous de la médiane du revenu disponible par unité de consommation.

En ajoutant le revenu disponible par unité de consommation, le but est de pouvoir dégager des communes. Après retours et échanges autour de nos premiers résultats, nous avons proposé une nouvelle méthode de sélection des communes basée sur les revenus et l'estimation précise des coûts de consommation de carburant. L'objectif, in fine, est d'avoir une commune cible par secteur d'étude que sont le Vercors, la Matheysine, l'est de la Bièvre, le Sud-Grésivaudan et le Trièves. Ainsi nous arrivons aux résultats suivants :

- Villard-de-Lans
- La Mûre
- Le Grand-Lemps
- Vinay et Saint-Marcellin
- Monestier-de-Clermont

B – Ecriture de la grille d'entretien

La grille d'entretien est un élément essentiel pour des entretiens efficaces, cadrés et comparables entre eux. Pour cela, nous avons tout d'abord identifié les domaines sur lesquels nous allions interroger les personnes et qui seraient utiles dans le cadre de notre commande. En reprenant nos interrogations et les objectifs de l'atelier, nous sommes parvenus à définir 5 grandes questions.

- *Qui est la personne ? L'objectif est ici de connaître le profil du navetteur, son âge, sa profession et la composition de son ménage.*
- *Pourquoi la personne habite-t-elle à cet endroit ? Cette question permet d'aborder le choix résidentiel, et la connaissance qu'elle peut avoir ou non du territoire où elle habite.*
- *Comment la personne se sent-elle face aux dépenses liées aux mobilités ?*
- *Comment se déplace concrètement un grand navetteur ? L'intérêt de ce questionnement est de savoir quels sont les modes de transport qu'une personne a utilisé, utilise, ou pourrait utiliser dans le futur.*
- *Comment un grand navetteur s'adapterait-il si demain le prix du carburant venait à augmenter ?*

À la suite de cela, nous avons identifié les informations que nous voulions obtenir pour chaque thématique. Ces informations nous ont permis de créer les questions que nous allions poser lors des entretiens. Ces questions ont été construites avec la volonté de ne pas diriger ou influencer la personne interrogée. Des questions de relance ont été définies afin de ne manquer aucun "point obligatoire".

La seconde partie de l'entretien, et par conséquent de la grille, présente les deux scénarios prospectifs dans lesquels les enquêtés doivent se projeter.

C – Semaine de Terrain

Au début de la semaine, nous avons décidé de nous répartir en différents groupes pour la journée. Chaque groupe avait pour objectif de se rendre sur une des communes ciblées en amont. Les membres des groupes ont varié de sorte qu'il y ait toujours au moins un conducteur dans le groupe.

Nous avons également choisi de nous rendre sur des lieux définis comme des lieux symboliques du territoire pour la voiture avec par exemple Grand'Place ou l'Espace Comboire. Pour ce faire, nous avons décidé de cibler des lieux différents en fonction des horaires de la journée, pour capter un public large et varié, mais surtout qui se déplace en voiture.

- Des ZAC ou des établissements de restauration rapide le midi qui pourraient potentiellement regrouper des actifs prenant leur pause du midi, mais aussi des commerçants de boutiques avec moins de clients et donc plus accessibles.
- Les écoles à 16h30 ont été des lieux cibles pour capter des ménages avec des enfants, et donc potentiellement une logistique de transport mise en place autour de la "famille".
- Des zones commerciales en fin d'après-midi pour tenter de capter des passants au moment où ils rejoignent leur voiture.
- Nous avons également déposé des prospectus dans les différents commerces des communes cibles pour tenter d'obtenir un public intéressé par notre démarche.

Méthode de prise de contact :

Directe :

- Aller aborder les personnes directement en se présentant et en présentant l'enquête.
- Contact de notre réseau personnel.
- Contact sur des applications de covoiturage : *Blablalines* et *Blablacar* après avoir recherché des profils de grands navetteurs.

Indirecte (attente pour être recontacté) :

- Prospectus déposés dans différents espaces commerciaux, et qui connaissent une fréquentation importante.
- Plusieurs après-midis dans des espaces commerciaux comme la Caserne de Bonne avec un panneau "m'as-tu-vu ?" pour accrocher l'intérêt des personnes.

Déroulement des entretiens :

Les entretiens se sont réalisés dans deux cadres :

- Directement sur place, car certaines personnes avaient suffisamment de temps à disposition. Les entretiens ont eu lieu dans divers endroits : des snacks, des brasseries, des voitures ou encore sur le lieu de travail de la personne.
- À la suite d'un rendez-vous qui a été fixé le jour de la prise de contact, car cela arrangeait les personnes. Dans ce second cas, nous avons pris la précaution de les relancer avant les entretiens pour nous assurer qu'ils étaient toujours disponibles. Ces entretiens ont eu lieu au domicile des personnes, sur leur lieu de travail ou par téléphone.

L'entretien est toujours mené par au moins un membre du groupe l'ayant rencontré. Dans la plupart des cas, nous avons essayé d'être deux personnes par entretien, une posant les questions, une autre enregistrant ou écrivant pour les navetteurs refusant d'être enregistré.

Utilisation de la grille :

La grille d'entretien a pu être un véritable soutien pour les étudiants qui n'avaient jamais mené d'entretien avant ce travail. Elle a par la suite été de moins en moins regardée durant les entretiens, ce qui a rendu possible un climat de "discussion" avec les personnes. Ce climat plus naturel a offert des opportunités d'exploration de sujets différents en plus de nos questions habituelles.

Tableau de fonctionnement des méthodes de prises de contact :

Méthode / Technique pour trouver les personnes à interroger	Fonctionne / Ne fonctionne pas	Pourquoi	Horaires Propices	Nuances
<u>Flyers</u>	Ne fonctionne pas	Poser dans des mauvais endroits Les gens ne demandent pas spontanément à		

		être interrogé		
<u>Accroche dans les zones de restaurations entre 12h et 14h proche des zones d'activités</u>	Fonctionne	S'ils ne rentrent pas manger chez eux, potentiellement ils viennent de loin Ils ont relativement le temps pour une première prise de contact à ce moment-là	Entre midi et 14h	Les personnes qui mangent à l'extérieur ne sont pas des personnes en situation de précarité
<u>"Stand" à caserne</u>	N'a pas fonctionné	Pas le bon emplacement	Entre 12h et 14h A la sortie des heures de bureau : à partir de 16h	Les personnes qui nous abordent ne le font pas nécessairement pour se faire interroger. Les conversations restent un peu superficielles
<u>Contact via plateforme internet de co-voiturage</u>	Fonctionne	Les trajets correspondent forcément à des grands navetteurs Ils sont au cœur de la problématique Le "contact électronique" rend les personnes plus à l'aise pour répondre		Difficile d'insister en cas de refus
<u>Contact à la sortie des écoles des communes ciblées</u>	Fonctionne	Les personnes sont confrontées à des problématiques d'organisation	Tous les jours 10 minutes avant que les enfants sortent de l'école	

		<p>des mobilités plus large que seulement domicile-travail</p> <p>Ils sont dans une position d'attente donc disponible pour parler</p>		
<u>Parking relais</u>	N'a pas fonctionné	<p>Nécessite beaucoup de temps pour peu de résultat : rester sur le parking pendant 2 à 3 heures de temps pour ne parler qu'avec très peu de personne</p> <p>Les personnes sont en "transition" entre deux modes de transports, se dépêchent et ne veulent pas discuter</p>		
<u>Station essence</u>	Fonctionne	<p>Position d'attente des personnes donc disponible pour répondre</p> <p>Les personnes sont face à leur véhicule, en train de faire le plein donc se connecte vite au sujet</p>	<p>Pas les week-end : les personnes viennent d'autres régions, rentre chez eux après avoir passé le week-end dans le coin...</p>	<p>Risque d'avoir des personnes qui ne rentre pas dans les critères de lieux ou de distance dans les trajets</p>
<u>Supermarché</u>	Ne fonctionne pas	<p>Les personnes sont occupées et/ou pressé</p>	<p>Entre 12h et 14h A partir de 16h30/17h</p>	<p>Les profils que l'on a pu contacter par ce biais rentraient</p>

		Les supermarchés n'acceptent pas notre présence (on dérange et ils ne veulent pas que leur client associe une pratique dérangeante à ce supermarché, ils pensent que l'on fait concurrence...)		bien dans nos critères
<u>Drive</u>	Fonctionne	Les personnes sont en attente et ont le temps d'échanger Rentre bien dans les critères car peuvent être par cette pratique dans une situation d'adaptation (gain de temps sur le chemin du retour...)	A partir de 16h30/17h	Besoin de demander l'autorisation au supermarché au préalable

D - Retranscription de la semaine terrain

Les 25 entretiens avec ces grands navetteurs, d'une durée de 20 minutes en moyenne, ont été réalisés en face à face, par appel téléphonique, au domicile des personnes ou à un point de rendez-vous permettant de caractériser les stratégies d'adaptation des navetteurs ou des ménages. Ces entretiens ont été enregistrés et retranscrits sous la forme de retranscriptions synthétisées.

Les entretiens sont disponibles dans un format "témoignage" qui laisse la parole aux ménages ou navetteurs. Il ne s'agit pas d'une retranscription intégrale des entretiens, mais d'une présentation centrée sur les discours des acteurs et organisée de manière thématique pour faciliter la lecture et éviter les redondances. Le mode de restitution nous permet de dévoiler les éléments marquants et de mettre en évidence les verbatims. De plus, les ressentis des personnes interrogées apparaissent clairement, notamment sur leur pouvoir d'achat, leur ancrage au territoire, et la flexibilité de leur mobilité.

Afin de faciliter la phase d'analyse, la semaine de terrain a été condensée dans un journal de bord. Rédigé chaque jour, ce journal nous permet de garder en tête la temporalité des entretiens et d'associer les noms

à des moments forts de la semaine.

Un tableau récapitulant les caractéristiques majeures de l'enquête - prénom, âge, commune de résidence, commune du lieu de travail, verbatim et trajet a également été créé.

Enfin, pour retracer la trajectoire des déplacements effectués par les personnes interrogées, une carte a été construite.

À la suite de cette phase, nous avons pu commencer les premières analyses.

2. Les profils

La retranscription de la semaine de terrain a mis en évidence les premiers éléments d'analyse que sont :

- Un rapport quasi indispensable à la voiture
- Un rapport ancré au territoire de résidence, auxquels s'attachent des loisirs, des liens sociaux, une histoire familiale
- Une certaine fatalité du déplacement domicile-travail quotidien
- Les individus interrogés n'ont pas conscience de ce que leur coûte leurs déplacements, ni sur le mois, ni sur l'année
- Les stratégies qui sont mises en place par les interrogés visent la réduction du temps de trajet, l'évitement des bouchons mais très rarement la réduction des coûts de mobilités
- Grâce à l'analyse de chacun de ces points pour chaque entretien, nous avons pu établir nos profils puis les représenter graphiquement.
-

3. Rencontre Expert

A – L'initiative

À la suite du rendu intermédiaire, réalisé le 16 décembre 2019, l'Atelier et l'Agence ont décidé d'organiser une rencontre avec les professionnels de la mobilité pour mettre en discussion les résultats de l'étude et les réflexions des experts. Les objectifs définis étaient les suivants :

- Mettre en débat les enseignements que nous tirons de notre enquête avec des experts de la mobilité
- Discuter des écarts qui peuvent apparaître entre la perception des personnes enquêtées et les politiques de mobilité mise en place notamment dans le PDU de l'agglomération Grenobloise

L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise s'est chargée de réaliser les invitations ainsi que de les envoyer. La rencontre a eu lieu à l'AURG et a été organisée par les étudiants.

B - Présentation de nos résultats

Pour présenter nos résultats, nous avons choisi de mettre en scène les quatre profils qui ont été identifiés par l'enquête (adaptés, attentistes, rétifs, contraints). Les profils sont joués par quatre étudiants qui se sont imprégnés des discours tenus par les profils en question. Dans ce jeu de rôle, deux autres étudiants avaient pour rôle de diriger l'entretien. En amont, nous avons donc aménagé notre grille d'entretien pour garder seulement des questions directes mettant en lumière nos cinq points cibles.



Au fur et à mesure des questions, les grandes lignes qui définissent un profil sont abordées et les experts pourront avoir une idée claire de la façon dont les profils organisent leur vie quotidienne et le rapport qu'ils ont avec la voiture, le territoire, l'argent, et ce qu'ils sont prêts à faire dans le futur face aux deux scénarios auxquels ils sont confrontés.

C – Tables rondes

Après la présentation de nos résultats, nous avons choisi de répartir les experts sur quatre tables. Chaque table était composée d'un profil en question, d'un animateur de table, d'un preneur de notes, et des experts présents pour débattre.

Pour une meilleure compréhension des déplacements quotidiens du profil, une carte mentale représentant synthétiquement l'organisation spatiale de la journée type de l'enquêté avec les points marquants de son trajet était à disposition des experts. Tout au long de la réflexion sur la mobilité, les invités (experts) essayaient de trouver des solutions.



Tout au long de la conversation, les profils ont introduit des contraintes propres à leur vie personnelle qui pouvaient relancer la discussion. Pour aider le profil présent à la table, une grille scénario a été rédigée, où il pouvait trouver tous les éléments de détails concernant sa vie et ses potentiels problèmes.

III. Les résultats

1. Les profils

Les éléments d'analyses qui nous ont permis d'établir les profils vont être détaillés ci-dessous.

A – Détail des premiers éléments d'analyse

Le rapport quasi indispensable à la voiture

Les enquêtés se sentent dépendant à la voiture pour différentes raisons. La plupart du temps, une solution alternative comme l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage n'est pas possible. Toutefois, il convient de préciser qu'il y a une différence entre une solution qui n'existe vraiment pas et celle qui n'est pas perçue. En effet, il est arrivé lors des entretiens que la personne interrogée nous dise ne pas avoir d'alternatives à la voiture. Néanmoins, au moment où nous interrogeons la présence d'une ligne de bus, ou parfois même du train sur la commune, la réponse était "*Pour être honnête je ne connais même pas les horaires ou je n'ai jamais regardé les prix*". En cela, la personne affirme ne pas avoir d'alternatives tout en avouant ne pas les avoir étudiées.

Fréquemment sont évoquées les contraintes d'horaires, de perte de temps ou encore de dépendance à une tierce personne lors de covoiturage. Finalement, c'est le rapport à la dépendance qui se discute. Les personnes interrogées préfèrent être dépendantes de leur voiture, quitte à engager des frais plus importants, ne veulent pas être dépendants de quelqu'un d'autre ou d'un service qui n'est pas jugé assez performant.

En outre, certains ont évoqué un réel plaisir quant à l'usage de leur voiture et ne se sentent pas dépendants, mais au contraire plus libres. Ils peuvent considérer cela comme un moment "à eux", une bulle dans laquelle se détendre, relâcher la pression du travail avant d'arriver à leur domicile.

L'attachement au territoire de résidence, auxquels sont associés des loisirs, des liens sociaux, une histoire familiale...

De nombreuses personnes interrogées considèrent le coût de leur mobilité comme le prix à payer afin de continuer à bénéficier de leur cadre de vie, considéré dans ce cas-là comme privilégié.

Les espaces verts, l'accès à la propriété, la proximité avec la famille ou les amis comptent plus que les coûts de la mobilité. Dans ce cas-là, les personnes ont une pratique récréative proche de leur lieu de vie. Les mobilités sont réduites pour les loisirs et représentent un moyen de compenser celles effectuées durant la semaine. Ainsi, le choix des pratiques récréatives par le choix du lieu de vie constitue une stratégie d'adaptation.

Les déplacements quotidiens domicile-travail perçus comme une "fatalité"

La majorité des individus effectuent ces trajets depuis très longtemps, sans trop questionner leurs pratiques.

Le choix du lieu de vie se trouve être pour certain le résultat d'un choix économique. Nous avons eu l'opportunité d'interroger des personnes qui, par nécessité économique, avaient déménagé. Cependant, ces changements de lieux de vie résultent toujours d'un évènement de vie précis. Par exemple, cela peut-être pour rejoindre un conjoint, aller habiter dans la maison héritée, etc.

Dans ce cas de figure, l'augmentation des prix de la mobilité par l'éloignement du lieu de résidence au lieu de travail est contrebalancée par le fait que le prix du logement est bien moindre.

Les individus interrogés n'ont pas conscience du coût que représentent leurs déplacements, ni sur le mois, ni sur l'année

D'une manière générale, les personnes interrogées ont peu conscience de leurs dépenses mobilités. Le manque d'informations sur les coûts liés à la mobilité s'explique de différentes façons. D'une part, les personnes n'ont pas conscience de leurs dépenses mobilités, car elles ne pèsent pas assez sur leur budget pour qu'ils aient besoin de faire une estimation précise. D'autre part, certaines personnes que nous avons interrogées ont admis ne pas vouloir le calculer. Ces personnes savent que le coût est élevé et ne préfèrent pas le connaître exactement.

Peu de personnes se décrivent en situation de précarité, peut-être le résultat d'une situation non assumée - afin de rester dans une norme socialement valorisée - ou d'une non-conscience.

Les stratégies qui sont mises en place par les interrogés visent la réduction du temps de trajet, l'évitement des bouchons, mais très rarement la réduction des coûts de mobilités.

Majoritairement, les personnes qui évoquent ce que l'on qualifie de stratégie d'adaptation ne font pas du coût de leur transport la priorité. La volonté de réduire le temps de trajet au maximum prime sur les autres critères. Cette volonté d'aller au plus vite d'un point à un autre peut même parfois engendrer des dépenses supplémentaires, avec les péages d'autoroutes par exemple.

De plus, la notion de stress et d'énerverment ainsi que la fatigue résultant du temps passé dans les transports ont été exprimées plusieurs fois.

Le stress et l'agacement provoqué par les longs trajets sont aussi des raisons pour lesquelles les personnes justifiaient leur lieu d'habitation. Dans les faits, le cadre de vie et la "*tranquillité de la campagne*" font oublier la pénibilité des transports. Paradoxalement, plus le transport est ressenti comme pénible et plus la personne est satisfaite de s'éloigner de la ville pour fuir le stress du lieu de travail et de la congestion.

Ces éléments d'analyses issus de l'étude des retranscriptions nous ont permis d'établir quatre profils-type. Le profil-type d'une catégorie est un profil servant à représenter le groupe dans lequel il a été classé et qui symbolise les grandes tendances de cette catégorie.

B - Les Profils

Après les analyses de chaque récit de vie, plusieurs trajectoires de vie semblent se dégager. Nous avons regroupé les enquêtés derrière quatre profils différents, en choisissant pour chacun un individu type qui résume le profil. Ces catégories sont à prendre avec précaution toutefois, car à l'intérieur de cette catégorie, il est possible de trouver des personnes avec des situations très différentes, mais qui globalement se rassemblent sur des points importants de l'enquête : l'attache au véhicule, au domicile, le ressenti des coûts de déplacements et les réactions face aux scénarios. C'est ainsi que les quatre catégories ont pu être définies : les adaptés, les attentistes, les rétifs et les contraints.

Les adaptés

Les adaptés ont déjà changé leurs pratiques de mobilité, ou alors, ils envisagent de le faire.



Cyril
40 ans, 4 enfants,
chef d'équipe chez HP



"On fait plus attention maintenant"



Les adaptés ont changé leurs habitudes pour être plus confortables financièrement. Ils révèlent faire plus attention à leurs finances maintenant.



"La tranquillité n'a pas de prix"

Les adaptés ont fait le choix de vivre en périphérie et ont préféré choisir de nouveaux modes de déplacement plutôt que de se rapprocher de leurs activités.

"15 ans de bilan carbone catastrophique où je passais mes journées tout seul dans ma voiture"



Les adaptés n'ont pas une forte attache à leur véhicule. Ils n'ont pas hésité à le changer. Les motivations sont aussi bien environnementales que financières.



"Je n'hésiterai pas à vendre l'électrique pour prendre le train si le prix de la recharge augmente"

Face aux scénarios, les adaptés confirment qu'elles pourraient de nouveau modifier leurs usages.

Les adaptés représentent 16% de notre enquête. Les adaptés ont déjà changé leurs pratiques de la mobilité si on considère qu'acheter une voiture électrique constitue une forme d'adaptation. En effet, les individus de cette catégorie ont surtout changé leurs habitudes dans le but d'être plus confortables financièrement et dans une moindre mesure, de faire un geste pour réduire leur empreinte carbone. Les personnes qui sont définies comme adaptées ont fait le choix d'habiter en périphérie quitte à changer leurs pratiques de la mobilité pour économiser sur le carburant plutôt que d'habiter plus proche de leurs activités professionnelles. Les individus de ce profil ont souvent des revenus leur permettant d'investir dans des alternatives moins coûteuses. Face aux scénarios, globalement, ces personnes estiment avoir déjà fourni un effort en achetant électrique par exemple, tandis que d'autres ont déclaré qu'elles n'hésiteraient pas à faire de nouvelles modifications de leurs usages. Les personnes de ce profil se définissent de la manière suivante : **"je veux, je peux, je fais"**.

Dans le cas de notre étude, le profil de Cyril est celui qui a été gardé pour représenter la catégorie. Cyril est un homme de 40 ans, marié avec quatre enfants, qui habite Tullins, et qui est un cadre pour l'entreprise HP. Cette personne a déménagé de Grenoble vers la périphérie au cours de l'année qui vient de s'écouler. Il l'a fait en ayant conscience que cela impacterait ses déplacements. En réaction aux sommes, trop importantes selon lui, qu'il laissait à la pompe à essence, il a fait le choix d'acheter une voiture électrique. Il réalise les aller-retours entre Tullins et Grenoble chaque jour au volant de sa voiture, en étant seul à l'intérieur

Les attentistes

Ils ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne pour l'instant, par confort et habitude. Ils peuvent adapter leur mobilité, mais attendent un élément déclencheur.



Sébastien

48 ans, 3 enfants,

Employé dans un cabinet médical



"Je gère plutôt bien les frais"



Les attentistes ont un pouvoir d'achat confortable et font globalement attention à la gestion de leur argent.



"C'est un choix de vie"

Les attentistes ont cherché un juste milieu entre confort pour aller à leur travail et cadre de vie.



"Je prends la voiture parce que c'est plus pratique comme ça"

Les attentistes indiquent plusieurs avantages à la voiture, mais sont prêts à l'abandonner dès qu'ils estimeront que ce sera nécessaire.



"Si l'essence augmente à nouveau je reprendrai les transports en commun"

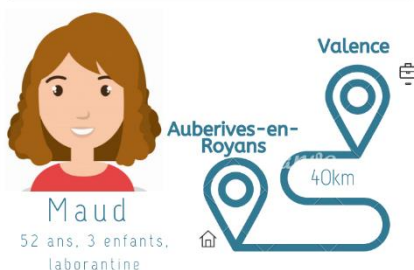
Face aux scénarios, les attentistes sont prêts à s'adapter

Les attentistes représentent 33% de notre enquête. Les attentistes ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne pour l'instant, par confort et habitude. Ils peuvent adapter leur mobilité, mais attendent un élément déclencheur. Ils ont un pouvoir d'achat confortable et font généralement attention à la gestion de leur argent. Leur choix résidentiel réside dans un entredeux entre le lieu de travail et le confort personnel. Les attentistes possèdent un ou plusieurs véhicules, auxquels ils trouvent des avantages, mais déclarent qu'ils pourraient s'en séparer lorsque cela sera nécessaire. Pour finir, les attentistes avancent qu'ils pourraient s'adapter à d'autres formes de mobilité s'ils reçoivent un "coup de pouce" des institutions. Les personnes de ce profil se définissent de la manière suivante : **"je veux, je peux, mais je ne fais pas"**.

La personne qui représente ce groupe est Sébastien, un homme de 48 ans, qui a 3 enfants, et qui habite la commune de Lumbin. Il est cadre dans le secteur médical et travaille dans un laboratoire au centre-ville de Grenoble. Il effectue les aller-retours chaque jour depuis Lumbin puis se gare à l'entrée de la ville pour continuer son chemin en trottinette électrique. Il a dans le passé utilisé le bus pour se rendre au travail mais ne le fait plus car il trouve le prix trop élevé. Il profite de ces jours de repos pour faire ses courses sur la commune, et lorsque la météo le peut, il les fait en vélo pour éviter d'utiliser sa voiture. Il avance que si son entreprise pouvait lui rembourser son abonnement de transport, il prendrait le bus.

Les rétifs

Les rétifs ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne. Ils sont attachés à leur cadre de vie, mais admettent qu'ils pourraient faire autrement.



"On est plutôt confortables"



Les rétifs ne connaissent pas réellement le montant de leurs dépenses. Ils ont une brève idée.



"Je ne m'imagine pas vivre ailleurs"

Les rétifs marquent leur attachement à leur commune de résidence. Ils y ont construit une histoire familiale et s'y sentent bien.



"La voiture, je n'y vois que des avantages"

Les rétifs indiquent plusieurs avantages à la voiture. La voiture est plus pratique pour un ménage avec enfants, c'est un gain de temps, voire d'argent grâce aux frais réels.



"Pourquoi pas acheter une voiture hybride"

Face aux scénarios, les rétifs évoquent l'achat de voitures moins énergivores

Les rétifs représentent 29% de notre enquête.

Les rétifs ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne. Ils sont attachés à leur cadre de vie, mais admettent qu'ils pourraient faire autrement. Ils ne connaissent pas réellement le montant de leurs dépenses liées à leur déplacement et n'en ont qu'une brève idée. Les personnes définies comme rétives marquent leur attachement à leur commune de résidence, que ce soit pour le cadre de vie, la présence des proches ou parce qu'ils ont pu avoir accès à la propriété. Elles ont construit autour de leur lieu de résidence une vie familiale et s'y sentent bien. Les rétifs indiquent plusieurs avantages à la voiture. Selon eux, c'est un mode de transport pratique pour un ménage avec enfant, un gain de temps, voire d'argent grâce aux frais réels. Pour finir, dans un futur plus ou moins proche, les rétifs évoquent l'achat d'un véhicule moins énergivore, soit en changeant leur voiture pour une plus récente, soit pour une voiture électrique. Les personnes de ce profil se définissent de la manière suivante : **"je ne veux pas, je peux, je ne le fais pas"**.

La personne qui représente ce groupe est Maud. Maud est une femme de 52 ans, mariée avec trois enfants, qui habite la petite commune d'Auberives-en-Royans, et qui est laborantine dans un lycée à Valence. Cette personne a eu l'opportunité d'habiter à la campagne grâce à l'héritage d'une maison familiale. À ce moment-là, elle et son conjoint étaient conscients de l'utilisation de la voiture dans la majorité de leur déplacement. La voiture est pour elle un élément incontournable dans ses déplacements, car elle lui permet d'organiser sa journée comme elle le souhaite, entre son travail, ses loisirs et sa vie familiale. Maud peut prendre le train pour se rendre à son travail, mais estime que ce mode de transport ne lui convient pas vraiment. Quitte à adapter sa mobilité, elle préférerait rester sur l'utilisation d'un véhicule personnel.

Les contraintes

Ils ont l'intention de changer leur pratique modale mais n'en ont pas la possibilité.



Lorène

42 ans, 3 enfants.

Animatrice et femme de ménage



"Je ne calcule pas car les déplacements impactent énormément ma paye".



Les contraintes ne contrôlent pas le coût de leurs déplacements parce que pour eux, c'est une dépense obligatoire.



"Déménager c'est hors de question"

Les contraintes marquent leur attachement à leur lieu de résidence. Ils ont choisi leur cadre de vie et ne souhaitent pas le changer.



"La voiture, je n'ai pas le choix"

Les contraintes estiment ne pas avoir de choix alternatif à leur voiture pour le moment, même s'ils aimeraient changer.



"Je veux bien rouler en voiture électrique mais qu'on me donne les moyens"

Face aux scénarios, les contraintes expriment vouloir trouver une autre alternative, mais que ce sera difficile pour eux.

Les contraintes représentent 20% de notre enquête.

Les contraintes ne se sentent pas en mesure de changer leurs habitudes de déplacements. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce sentiment, à commencer par l'aspect financier. Une majorité des personnes appartenant au profil des contraintes estiment avoir un pouvoir d'achat plutôt faible tout en dépensant une grande partie de leur budget dans les dépenses liées à leurs voitures. Dès lors, ils se sentent bloqués et prisonniers dans leur usage de la voiture et n'imaginent pas de solutions alternatives. Un autre point important dans la constitution du profil des contraintes a été de prendre en compte le contexte géographique de chacun. Outre un attachement territorial prononcé, les contraintes de notre enquête sont certes des grands navetteurs, mais ils ne se déplacent pas vers le centre métropolitain grenoblois. Les réseaux de transport en commun sur le trajet des enquêtés sont donc plus limités et ne sont donc pas perçus comme une alternative crédible. Les personnes de ce profil se définissent de la manière suivante : « **Je veux, mais je ne peux pas** ».

La personne choisie pour représenter les contraintes est Lorène. C'est une femme de 42 ans, qui a trois enfants, elle cumule trois emplois à Monestier-de-Clermont, femme de ménage pour des particuliers le matin, animatrice de cantine à l'école primaire de Monestier-de-Clermont le midi et enfin femme de ménage à cette même école à 16h30. Elle effectue les aller-retours quotidiennement depuis Monestier-du-Percy où elle est propriétaire de sa maison avec son mari depuis 1997. Lorène aimerait pouvoir utiliser d'autres formes de transports, mais elle se retrouve contrainte, d'un côté par ses horaires entrecoupés, ainsi que par ces revenus plutôt faibles qui ne lui permettent pas d'utiliser d'autres formes de transport.

2. Les enseignements de la rencontre avec les experts

A – Les enseignements par profils

La discussion avec les experts sur les déplacements quotidiens des profils a fait ressortir des enseignements pour chaque profil. Afin de trouver une autre alternative de déplacement pour les profils, nous avons formulé différentes propositions pour chaque profil.

Les adaptés

Les propositions ci-après sont issues des réflexions entre experts et étudiants. Elle concerne le profil type, mais peuvent être appliquées à tous ceux qui composent le profil “les adaptés”.

- Modifier ou adapter les déplacements hors domicile-travail

Sachant que l’adapté utilise sa voiture pour ces trajets sur sa commune de résidence et qu’il a investi dans une voiture électrique et qu’il a le sentiment d’avoir fait “son” effort, d’avoir acquis une certaine liberté et un certain confort en habitant sur Tullins aujourd’hui. Ce nouveau confort qu’il a trouvé, il souhaite l’avoir à tout moment dorénavant au point de parfois “abuser” de l’utilisation de la voiture sous prétexte qu’elle est électrique. Ainsi, afin de permettre à l’adapté de modifier ou adapter ses déplacements, des solutions sont proposées :

Proposition n°1 : Étudier les offres de pédibus ou de ramassage scolaire qui existent sur la commune ou sur l’ensemble du Voironnais. Essayer de ne pas “se cacher” derrière une information qui ne serait jamais parvenue à lui alors qu’il existe des solutions pour s’éviter un certain nombre de déplacement.

- Participer au réseau de covoiturage

Proposition n°1 : S’inscrire sur des réseaux de covoiturage

Des réseaux de covoiturage existent, mais le problème de Cyril est qu’il n’a pas envie de faire des démarches supplémentaires. Comme pour beaucoup d’autres personnes, le covoiturage est vu comme une contrainte. L’idée développée par la table est que les entreprises ou les communes de résidence des navetteurs organisent des mises en réseau de potentiels covoitureurs.

Proposition n°2 : Être un “ambassadeur du covoiturage électrique”

Avec sa voiture électrique, l’adapté (Cyril) pourrait être un leader de l’esprit covoiturage auprès de ses collègues ou voisins.

- Les changements “extérieurs”

Les experts ont pu identifier que le profil adapté est dans une démarche de changement et que les adaptations nouvelles doivent peut-être venir de l’extérieur.

Proposition n°1 : Mise en réseau de la part des communes ou des entreprises pour lier de grands navetteurs.

Proposition n°2 : Investir le covoiturage avec les outils qui vont être mis en place : ligne de covoiturage. Par exemple, en juin ou juillet 2020 sera ouverte la voie réservée au covoiturage qui devrait inciter les personnes à utiliser ce modèle pour se déplacer.

Proposition n°3 : Il y a de plus en plus de télétravail, de moins en moins d’employés en présentiel dans les entreprises avec d’importants effectifs comme HP et Scheider. Travailler certains jours depuis le domicile est une alternative envisageable.

Proposition n°4 : Mise en avant de la plateforme Covoit'ici. Les lignes Covoit'ici permettent de covoiturer au quotidien dans les territoires périurbains et ruraux. Les conducteurs ont la possibilité de mettre en temps réel sur l'application le nombre de siège disponible sur un trajet défini au préalable. Les passagers intéressés peuvent alors se rendre à l'arrêt balisé et attendre le véhicule de la même manière qu'ils attendraient un bus.

Proposition n°5 : Changer le discours "déculpabilisateur" autour de l'électrique. Les personnes qui l'utilisent ont l'impression d'avoir fait l'effort nécessaire et qu'ils n'ont pas à faire plus. Un changement doit être fait dans la communication.

Les rétifs

Les propositions ci-après sont issues des réflexions entre experts et étudiants. Elle concerne le profil type, mais peuvent être appliquées à tous ceux qui composent le profil "les rétifs".

Le profil de Maud déclare ne pas avoir assez de ligne de bus et de train pour effectuer des déplacements en transport en commun. Il est difficile pour Maud de faire l'impasse sur ses activités tout en lui demandant de s'adapter. Le profil du rétif peut paraître compliqué à convaincre au premier abord, mais les experts ont réussi à lui proposer des solutions.

- Utiliser la multimodalité à l'échelle de la semaine

Prendre le train le mardi, jeudi et vendredi, les jours où elle n'a pas d'activités et prendre sa voiture les jours où elle a des activités pour gérer ses trajets comme elle le souhaite.

- S'appuyer sur un réseau de navetteurs pour covoiturer

Proposition n°1 : Investir les systèmes de ramassage scolaire et des pédibus existants sur la commune.

Proposition n°2 : Mise en réseau des navetteurs de la commune pour croiser des trajets communs pour encourager des démarches plus respectueuses de l'environnement telles que l'utilisation des transports collectifs

Proposition n°3 : Proposer ses trajets en BlaBlaCar, c'est une solution plus écologique et moins coûteuse pour elle, et elle reste maître de son véhicule et de ses déplacements.

Proposition n°4 : Installer des aires de covoiturage dans les petites communes sur le chemin de Maud.

- Changements dans le comportement

Proposition n°1 : Offrir un outil de calcul du budget pour l'inviter à prendre conscience de ses dépenses.

Proposition n°2 : Combattre la méconnaissance des temps de trajet en train, puis les opposer à la durée des transports en voiture.

Proposition n°3 : Faire des petits trajets à vélo sur la commune.

Les contraintes

Les propositions ci-après sont issues des réflexions entre experts et étudiants. Elle concerne le profil type, mais peuvent être appliquées à tous ceux qui composent le profil "les contraintes".

Pour le profil des contraintes, les solutions envisagées par les experts sont les suivantes :

- Alternative de mobilité sur le trajet actuel

Proposition n°1 : Se séparer de la voiture au profit de la multimodalité

Proposition n°2 : Faire du covoiturage organisé

Proposition n°3 : Prendre le train de Clelles a Monestier- de-Clermont

Proposition n°4 : Prendre le vélo entre ses différents lieux de travail à Monestier-de-Clermont

Proposition n°5 : Se faire déposer par le mari le matin et le retour en vélo électrique

- S'appuyer sur un réseau de navetteurs pour covoiturer/faire du stop

Proposition n°1 : Faire du Stop avec une garantie d'avoir un trajet (taxi) de chez elle à Monestier, avec d'autres travailleurs, avec des parents qui amènent leurs enfants à l'école ou au collège.

Proposition n°2 : créer un tiers lieu pour patienter entre les différents temps de travail.

- Propositions d'optimisation :

Proposition n°1 :

Réorganiser, selon un calcul précis, les lieux d'approvisionnement du ménage, se faire livrer les courses.

Proposition n°2 :

Faire les courses en covoiturage avec d'autres habitants.

Proposition n°3 :

Louer la voiture quand elle n'est pas utilisée.

- Proposition de création d'infrastructures

Proposition n°1 :

Création de structures d'aide à la mobilité, de mise en réseau, de communication

- Une association de partage d'expériences des navetteurs pour donner des solutions
- Une structure d'accompagnement à la mobilité qui aiderait à repérer les individus en précarité, leur proposer des solutions adaptées ou les aider à calculer leurs dépenses et considérer des alternatives moins coûteuses.
- Une cellule de la collectivité qui serait un intermédiaire entre les employeurs et les individus pour mettre en place des aménagements de la mobilité (Ex. : participation de l'employeur aux frais de déplacement, aménagement des horaires de travail en fonction des horaires des TC).
- Un groupe Facebook pour mettre en place le covoiturage spontané, le partage de voitures.

Proposition n°2 :

Création d'un territoire zéro mobilité. Permettre de réaliser des économies de carburant liées aux déplacements domicile travail, en subventionnant la création d'une activité économique, près de son domicile, calculée en fonction du cout du trajet actuel. In fine, c'est la redynamisation d'une commune qui est en jeu, ainsi que la sortie de la précarité énergétique liée à la mobilité pour ses habitants.

Les attentistes

Les propositions ci-après sont issues des réflexions entre experts et étudiants. Elle concerne le profil type, mais peuvent être appliquées à tous ceux qui composent le profil "les attentistes".

→ Réduction de l'utilisation de la voiture

Proposition n°1 :

Afin de réduire l'utilisation de la voiture, il était possible selon les experts pour l'attentiste de prendre le Translère Express 1 pour se rendre à son travail de manière quotidienne en prenant en compte une amélioration de la fréquence des bus.

Proposition n°2 :

La deuxième proposition serait que son employeur puisse participer à son abonnement de Translère, ce qui lui permettrait de faire d'importantes économies et de réduire ces dépenses de déplacement.

Cette participation serait à la hauteur de 50% comme le prévoit la loi.

Proposition n°3 :

Il a été proposé pour l'attentiste de prendre le train à la gare de Brignoud. Pour se rendre à la gare, et ce dernier pourrait prendre le vélo électrique, ce qui représente un trajet d'une vingtaine de minutes. Pour se rendre à Grenoble ensuite en train, le trajet dure 25 minutes, et pour enfin arriver au travail, Sébastien doit faire 2km à vélo de la gare au centre de radiologie. Cette proposition lui permettrait totalement d'abandonner sa voiture.

Proposition n°4 :

L'utilisation du système de voiture en autopartage Citys pourrait être une solution pour Sébastien selon les experts afin qu'il puisse se déplacer en imaginant bien sûr que le modèle se développe encore plus dans son secteur.

B – Les pistes d'action face aux conclusions de la rencontre expert

La rencontre avec les experts a mis en évidence des points communs à chaque profil et soulevé des pistes de politiques publiques à mettre en place.

• Informer, sensibiliser et accompagner les individus sur les mobilités alternatives en développant des postes de conseillers en mobilité ou d'ambassadeurs de la mobilité

Le manque d'information est fortement mis en avant par l'ensemble des personnes constituant les profils. Ce qui est remis en question est à la fois le manque d'information, mais également la difficulté ou l'aspect contraignant de devoir les chercher sur des plateformes différentes selon le mode de transport recherché. Ne pas avoir de guichet unique de l'information modale ne favorise pas la multimodalité. Néanmoins, il convient de nuancer ce manque d'information. Dans les faits, certaines personnes interrogées se servent de cet argument comme d'une excuse pour masquer le fait qu'aucune recherche de ces informations n'ait été réellement faite.

- La proposition de créer des conseillers ou ambassadeurs en mobilité paraît alors pertinente. Ces conseillers seraient l'interface unique de la mobilité pour les usagers et permettrait entre autres de les informer des possibilités de transports en commun, à travers une campagne de communication par exemple, de les accompagner dans le "design" de leur trajet, grâce à un calculateur d'itinéraire qui combinerait l'ensemble des structures de la mobilité (TAG, Transisère, transports en commun intercommunaux, covoiturage, TER).

• Faciliter la mise en réseau des individus

L'importance du réseau social créé autour des pratiques de mobilité est un enseignement marquant de notre étude. Il a été affirmé par chaque profil que le fait de ne pas avoir connaissance de covoitureurs potentiels était un frein réel. En outre, a été évoqué le fait que les personnes ne connaissaient pas suffisamment les habitudes de vie de leur voisin ou plus généralement des habitants de la même commune et avaient donc du mal à s'organiser afin de partager des trajets. La mise en place d'un réseau de confiance au sein duquel échanger sur les pratiques de mobilités permettrait également de lever les freins face aux incertitudes sur les transports en commun. Dans les faits, à travers des retours et des partages d'expériences les dernières réticences à modifier les habitudes modales pourraient être levées.

• Fournir un outil de calcul simple et accessible du coût de la mobilité

Enfin, il a été mis en évidence que le nombre de personnes qui calculaient réellement leurs coûts de déplacement était très faible. Les raisons sont diverses. Les personnes ne font pas le calcul, car elles sont dans une situation financière confortable dans laquelle les coûts de mobilités n'influent pas énormément. D'autres ne calculent pas, car les coûts de transports font partie des coûts incompressibles de la vie, qu'ils soient à l'aise financièrement ou non.

D'autres personnes enfin ont conscience de l'importance du poids des mobilités sur leur budget global et développe une forme d'anxiété face à cette réalité ce qui explique qu'elles ne fassent pas le calcul. Ces personnes-là préfèrent ne pas savoir, car elles considèrent qu'elles n'ont pas le choix. Un outil de calcul peut alors être très intéressant à mettre en place.

C- Ouverture de réflexion

À la suite de ces grands enseignements, des pistes de réflexion émergent.

Concernant le manque de visibilité des informations et l'amélioration de la disponibilité des conseillers mobilités sont à envisager. Définir, à différentes échelles, **des ambassadeurs mobilités** peut être intéressant. Le principe est le suivant : à échelle d'une entreprise, d'un quartier ou d'une commune, un ou des ambassadeurs mobilités sont définis et rendus visibles. Leur rôle est d'acquérir une connaissance suffisamment importante des alternatives à l'autosolisme pour pouvoir conseiller ceux qui en auraient le besoin et la volonté. Dans l'objectif d'un changement de comportement face aux mobilités, un accompagnement plus marqué est nécessaire. Les personnes ont en effet besoin qu'on aille vers elles, et feront rarement la démarche par elles-mêmes.

Ainsi, la création d'ambassadeurs mobilité permet le partage de retour d'expérience et favorise alors les échanges au sein d'un territoire sur les pratiques modales ce qui encourage le réseau social mobilité. Ensuite, en favorisant la multimodalité, non plus seulement à échelle du trajet - je vais à la gare en vélo puis de l'autre gare à mon lieu de travail je prends le bus -, mais de manière hebdomadaire afin de s'adapter au mieux à chaque contrainte les freins logistiques peuvent être levés.

Cette méthode-là induit la création de **tarification intermédiaire** : payer entièrement un abonnement de transport en commun pour ne les utiliser qu'une à deux fois par semaine n'est pas une option suffisamment rentable économiquement pour être considéré. De ce fait, il serait opportun d'intégrer dans les offres d'abonnement des options telles que "deux jours par semaine" ou "un trajet par jour" ou encore "entre 7h et 9h". La flexibilité de l'abonnement mobilité pourrait constituer un levier important en faveur des transports en commun.

Enfin, nous avons eu une réflexion sur un territoire "**Zéro Grand Navetteur**". Cette réflexion s'inspire de l'initiative "Territoire Zéro Chômeur". L'association « Territoires zéro chômeur de longue durée » a été créée en 2016 pour démontrer qu'il est possible à échelle de petits territoires, sans surcoût significatif pour la collectivité, de proposer à tout chômeur de longue durée qui le souhaite, un emploi à durée indéterminée à temps choisi, en développant des activités utiles pour répondre aux besoins des divers acteurs du territoire.

Dans notre étude, pour les territoires Zéro Grand Navetteur, il s'agit d'aider les individus à relocaliser leurs activités, plus près de leur domicile, en les indemnisant du montant que leur coutent actuellement les déplacements. In fine, cela permettrait une diminution importante des temps de trajet et dans le même temps, instaurerait une dynamique dans des communes aujourd'hui dortoirs, ou peu actives.

Cette réflexion sur les territoires zéro grand navetteur résulte de signaux faibles perçus au fur et à mesure des discours recueillis.

L'ensemble de ces conclusions, tirées à la fois de la rencontre avec les experts du jeudi 6 février 2020 et de l'ensemble de notre étude, nous invite à ouvrir notre réflexion sur les motifs et choix des individus dans leur trajectoire de vie. Ces motifs et choix de vie constituent des signaux faibles de la mobilité qui peuvent être très intéressants de surveiller afin d'anticiper l'évolution des pratiques de mobilité et finalement de contribuer de manière significative à l'élaboration des documents de planification territoriale tel le PDU.

Ces signaux faibles sont les suivants :

Premièrement, il semblerait qu'il existe un **décalage générationnel dans le rapport à la voiture** et dans le fait d'accéder au permis dès la majorité. Aujourd'hui, les jeunes (18 – 30 ans) ne s'empressent plus de passer le permis contrairement à leurs parents pour qui la possession d'un véhicule était le marqueur de la réussite sociale ou de la liberté. Cette tendance est encore plus marquée en milieu urbain qu'en milieu rural. Yoann Demoly explique que « *Les jeunes générations auraient rompu avec le matérialisme et seraient davantage intéressées par l'usage que par la possession* ».

Il ajoute qu'à « *cet accès (relativement) moindre à la possession d'une voiture pour les plus jeunes classes d'âge s'ajoute le fait qu'il est moins fréquent pour eux que pour leurs aînés de se doter d'un équipement neuf. En 1981, l'âge moyen d'un acquéreur de véhicule neuf était de 41,7 ans contre 44,7 ans en 1993 et presque 50 ans en 2008* ». Associé à cela, l'âge moyen auquel les personnes passent leur permis de conduire est reculé. La volonté de passer le permis est toujours présente, mais recule dans le temps, principalement dans le cas où les étudiants se trouvent dans une ville dynamique avec une offre de transport en commun très développé : métro, tramway, pistes cyclables bien entretenues et en nombre suffisant.

Tout au long de l'étude, nous nous sommes questionnés sur le rapport au territoire, à l'argent et à celui de la mobilité à travers les choix de vie.

Ce qui conditionne les choix de lieu de résidence est le plus fréquemment le cadre de vie et l'accès à la propriété. Cela étant dit, nous pouvons nous demander si ce souhait d'habiter hors de la ville, à la montagne en l'occurrence, ne relève pas davantage d'un mythe, ou d'un **effet de mimétisme de générations supérieures**. Un nombre significatif d'entretiens a révélé que le choix d'habiter en territoire de montagne était perçu comme un moyen d'élever ses enfants, vivre dans la nature, avoir des loisirs en extérieur, dans un cadre de vie idéal. De plus, nous avons pu remarquer que ce choix faisait également partie d'une logique de rapprochement des parents.

Arrivés au terme de cette étude nous nous interrogeons au passage sur le fait de ne pas avoir suffisamment questionné **le rapport à l'emploi**.

En effet, les personnes interrogées sont globalement très craintives sur le fait de changer de travail ou de cadre de travail pour se rapprocher de leur lieu de domicile. Dans certains cas, notamment pour les cadres, c'est une option qui n'est pas envisageable, car l'offre de poste n'est pas disponible. Toutefois, pour les personnes qui pourraient trouver un travail dans leur commune, ou sur un lieu accessible par une ligne de train ou de bus ne l'ont même pas évoqué.

L'oubli de notre part de l'avoir questionné et mentionné dans la grille liée au fait que les personnes ne l'aient pas envisagé est assez révélateur de la place du travail dans les représentations sociales. Les sacrifices ou compromis que les ménages sont prêts à faire afin de rentrer dans les cases de réussite sociale peuvent être intéressants à questionner.

IV. Recul sur l'Atelier

1. Recul sur la stratégie méthodologique

A – La commande

La hausse du prix du carburant imaginé dans la commande reste une perspective théorique, il est presque impossible d'affirmer que les prix du carburant vont augmenter fortement dans les prochaines années. Le prix du carburant dépend en effet de multiples facteurs locaux comme globaux, économiques ou géopolitiques. C'est un fait également ressenti par les personnes interrogées qui ont du mal à imaginer leurs stratégies d'adaptation à partir de cette hypothèse. De plus, le calcul des dépenses totales liées à la voiture montre que le carburant ne représente pas une part significativement importante dans le budget alloué à l'automobile, les principales dépenses étant liées à l'achat, aux réparations et à l'assurance.

D'autres facteurs qui ne sont pas évoqués dans la commande jouent davantage sur la volonté des individus de trouver des stratégies d'adaptation, des facteurs tels que l'interdiction des véhicules polluants dans les agglomérations, notamment ceux roulant au diesel, l'encombrement des routes ou encore les motivations écologiques.

Il était également question de cibler des personnes vulnérables en matière de précarité énergétique. Cet objectif a été difficile à remplir parce que, même si nous savons que cela aurait été possible, nous avons considéré comme trop compliqué d'établir un échantillon d'individus à la fois grands navetteurs et précaires. En effet, rencontrer des grands navetteurs ne s'avérant déjà pas une tâche aisée, nous avons préféré ne pas ajouter la condition de la précarité. Si nous l'avions fait, nous aurions réduit de façon conséquente le nombre d'individus interrogés. Nous avons néanmoins réfléchi à des manières de faire autrement et d'interroger à la fois des personnes qui cumulent les caractéristiques de "grands navetteurs" et de "précaires" en communiquant par exemple avec les CCAS (caisse centrale d'activités sociales) ou les maisons de quartier. Mais même pour cette alternative, nous savons que cela pourrait être compliqué, car la littérature et les spécialistes indiquent que, très souvent, les personnes "en situation de précarité énergétique" ignorent elles-mêmes qu'elles sont dans cette situation.

En revanche, à ce stade de l'étude, il semblerait que notre échantillon soit représentatif de la réalité concernant la précarité énergétique des individus dans le Sud-Isère. En effet, d'après GEG et l'INSEE, il y a 15% de précaires énergétiques dans la métropole en 2016. Or la part de personnes en situation potentielle de précarité énergétique due à la mobilité est de 11,5%. Ce qui correspond à 3 entretiens sur 26 où les enquêtés ont montré des signaux faibles de vulnérabilité face à l'augmentation des prix du carburant. Nous avons donc dans notre échantillon une part de précaire énergétique similaire à la part qu'ils représentaient dans la métropole en 2016.

Finalement, l'objet de la commande étant de cibler des individus, plus particulièrement des grands navetteurs, notre approche a été centrée sur ces derniers. Peut-être que cette approche a considéré isolément l'individu et occulté les pratiques associées à son ménage. Parfois nous avons pu obtenir la profession du conjoint, ainsi que son trajet, mais cela n'était pas le sujet principal de l'échange. Il aurait été intéressant que les récits de vie s'intéressent d'avantage aux autres individus du ménage pour mieux comprendre les leviers qui ont poussé l'individu en question à organiser sa journée comme telle.

B - Le choix des terrains

Nous avons rencontré une certaine difficulté dans le choix des terrains d'études, les échanges avec l'Agence à ce sujet furent nombreux et la définition des terrains à étudier fut plusieurs fois remise en question. Nous avons défini des communes cibles, dans le périmètre de l'Agence, en fonction de certains critères statistiques tels que le revenu ou le taux de pauvreté, cependant les résultats ne concernaient pas certains espaces pourtant évoqués par les membres de l'Agence. Par conséquent, il nous a été demandé de les ajouter. (Cas du Trièves).

Une fois la recherche d'entretiens commencée, il fut cependant difficile de respecter le choix des territoires définis étant donné qu'il est très difficile d'obtenir des entretiens directement dans les territoires cibles durant les heures de travail en semaine. Le choix des territoires d'étude a par conséquent été mis de côté afin de maximiser les chances d'obtenir des entretiens. De plus, il nous a finalement paru superflu de définir de façon statistique des zones d'études précises dans le cas d'un travail de recherche qualitatif.

Cependant, au regard de la cartographie finale des entretiens réalisés, nous sommes parvenus à obtenir une répartition relativement variée des individus au sein du territoire du Sud-Isère.

Par conséquent, notre seul critère à prendre en compte au cours de la recherche d'entretiens fut celui de "grand navetteur". Il s'agit cependant là d'une part de la population extrêmement difficile à atteindre compte tenu du temps important que ces individus passent à conduire et du fait qu'ils ne soient généralement pas présents dans les territoires cibles en journée.

Certains lieux de recherche des entretiens n'ont donné que très peu de résultats, voir aucun (parking relais, zones commerciales du centre-ville), contrairement à d'autres où les recherches ont donné des résultats inattendus (écoles, zones commerciales en périphérie), il serait donc judicieux de parfaire la méthodologie des lieux de recherches d'entretiens.

La distribution de prospectus aux commerçants dans les zones cibles a été un véritable échec, malgré la présentation du travail de recherche aux commerçants et leur intérêt pour la dépendance automobile et la recherche d'alternatives. Le fait d'interpeller directement les individus est bien plus efficace que de passer par un message intermédiaire.

La voiture est parfois un sujet difficile à aborder particulièrement chez les grands navetteurs, signe d'un décalage profond entre la nécessité pour les usagers d'utiliser la voiture et les recommandations écologiques d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. Le sujet apparaît ainsi au premier abord comme une remise en cause de leur mode de vie. Mais le problème ne se pose généralement plus une fois la prise de contact effectuée.

C - Complexité de la grille d'analyse

Au cours des entretiens, la grille de questions, qui avait également été revue plusieurs fois, a posé problème par sa complexité. Celle-ci était en effet composée de 10 pages de questions générales, sous questions et questions de relance, ce qui amène rapidement à devoir "fouiller" dans les différents éléments à aborder. Cela nuit vraisemblablement à la communication avec l'interlocuteur qui est pourtant un élément essentiel dans la réalisation de récits de vie. Cette complexité est d'autant plus critiquable compte tenu du caractère qualitatif de ce travail et du concept de "récit de vie" supposé laisser davantage la libre parole à la personne interrogée. Une solution serait de simplifier la grille d'entretien, particulièrement concernant sa lisibilité afin d'améliorer la fluidité des entretiens.

In fine, nous avons la sensation d'avoir davantage réalisé des entretiens que des récits de vie, du fait de la forte présence du questionnaire. Ce qui prouve par ailleurs l'aspect moins naturel de nos échanges, c'est la quantité des individus qui se disent d'accord sur certaines affirmations que nous leurs avons suggéré,

mais qu'ils n'auraient pas forcément évoqué d'eux même. À notre sens, nous n'avons pas vraiment réalisé des récits de vie car en posant des questions, nous n'avons pas véritablement pu voir les sujets ou les réactions que les individus aborderaient naturellement.

La manière dont nous avons réalisés les entretiens correspond donc pour nous à une version hybride entre le récit de vie et l'entretien.

Le tableau ci-dessous récapitule synthétiquement les caractéristiques de chaque méthode et illustre la position que nous avons adoptée dans notre étude.

	<u>Le récit de vie</u>	<u>L'entretien semi-directif</u>
<i>Avant l'Entretien</i>	Une question phare Des questions de relance pour recadrer le débat Les informations que l'on souhaite recueillir	Création d'une grille d'entretien très détaillée comprenant les thématiques principales, les sous-thématiques, plusieurs questions par sous thématiques, les questions de relances, les informations que l'on souhaite recueillir
<i>Pendant l'Entretien</i>	Lancer la discussion grâce à une question très neutre Être dans une écoute attentive et très peu d'intervention Encourager les relances par des signes de tête ou des « hum », « oui », « continuez... »	Poser les questions qui ont été prévues dans la grille Avoir un échange sous forme de « questions-réponses », de discussion
<i>Après l'Entretien</i>	Faire une retranscription sous forme de récit, profil très détaillé de la personne	Faire une retranscription totale, mot par mot, en intégrant les questions posées

■ - Ce que l'on a fait durant nos échanges avec les personnes interrogées

2. Recul sur notre travail

À l'issue de la première phase de travail (rendu intermédiaire mi-décembre), deux options nous étaient proposées :

Continuer les entretiens selon la même méthodologie, tout en apportant quelques modifications (adaptation de la méthode d'entretiens notamment par l'élaboration de nouveaux scénarios prospectifs) afin d'élargir la quantité de données récoltées et peut-être d'obtenir de nouveaux profils. Organiser une rencontre entre les experts de la mobilité et les étudiants dans le but de confronter nos résultats et nos profils aux professionnels de la mobilité et d'échanger sur des orientations de solutions envisageables.

En accord avec l'Agence et les professeurs encadrants, l'option de la rencontre experts- étudiants a été choisie. À la suite de la journée, qui a été particulièrement intéressante, ce choix s'est révélé être pertinent. Plusieurs apports positifs peuvent être mis en avant, à la fois par la forme, mais également par le contenu et les enseignements.

- Pour la forme

Organiser la rencontre nous a permis de mettre en application nos unités d'enseignements portant sur les méthodes d'animation dans un cadre professionnel. Imaginer la présentation de nos résultats de manière ludique et synthétique nous a fait aller plus en détail dans les mobilités des profils et les contraintes qui les organisent.

- **Pour le fond**

Les échanges avec les experts qui venaient de structures diverses (Métropole, DDT, Chaire Hope, AURG...) ont été très enrichissants notamment, car ils nous ont permis de prendre du recul sur l'étude et d'avoir une réflexion élargie. En outre, cela a permis à l'ensemble du groupe une mise en réseau avec les experts présents lors de cette journée. Les enseignements globaux ont été explicités dans la partie résultat. Notre travail a également été valorisé grâce aux retours positifs des experts sur les enseignements qu'ils ont tirés de cette rencontre. L'ensemble de l'étude a été menée positivement par l'ensemble du groupe qui a su trouver une dynamique de travail efficace et harmonieuse. Les erreurs et hésitations de méthodologie des premiers temps ont débouché sur des échanges constructifs et ne nous ont pas mis en difficulté pour réaliser l'étude.

Les échanges réguliers avec l'Agence d'Urbanisme et l'équipe pédagogique ont créé un encadrement de travail qui nous laissait une forme d'autonomie à travers laquelle nous avons pu être force de proposition, notamment dans l'organisation de la rencontre expert-étudiant, mais également pour le format des rendus.

D'un point de vue plus "technique", notre travail réalisé tout au long de la période dédiée à l'atelier nous a permis d'élargir notre champ de compétences, de différentes manières, et au travers de différentes phases :

- Rédaction de l'état de l'art : Connaissances générales sur différentes notions : mobilités dans le Sud-Isère, précarité énergétique, dépendance automobile, vulnérabilité des ménages face aux coûts liés à la mobilité ...
- Collecte des récits de vie : Méthode de la retranscription synthétisée, élaboration d'une grille d'entretien, définition des terrains d'étude.
- Analyse des retranscriptions, création d'infographies (profils des grands navetteurs), cartes mentales.
- Animation de réunion avec des professionnels.

Bibliographie

- BAUELLE Guy, DARRIS Gérard, OLLIVRO Jean, PIHAN Jean. “*Les conséquences d’un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages*”, Cybergeographie : Revue européenne de géographie, N° 287, GT23, 15 octobre 2004.
- BURRICK Delphine, “*Une épistémologie du récit de vie*”. Université de Mons. Revue Recherches Qualitatives, hors-série. Numéro 8, 2010.
- DEMOLI Yoann, « *Les jeunes et la voiture, un désir contrarié ?* », Métropolitiques, 2017.
- DUPUY Gabriel, *La dépendance à l’égard de l’automobile*, La documentation française, 2006.
- FEILDEL Benoît, BAILLEUL Hélène, LAFFONT Georges-Henry. “*Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ?*” Recherche Transports Sécurité, NecPlus, 2014, Les sens des circulations, pp.143-160, 2014.
- SAUJOT Mathieu, *La mobilité, l’autre vulnérabilité énergétique*, 2012.
- BEAUFILS Sandrine, BOULEAU Mireille, DAVY Anne-Claire, MANGENEY Catherine et METTETAL Lucile, *Vulnérabilité énergétique : identifier et caractériser les ménages fragiles en Ile-de-France*, Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la région Ile de France, 2010.
- VERRY Damien, VANCO Florian, NICOLAS Jean-Pierre, “*Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages*”, Revue d’économie régionale et urbaine, 2010.

Sitographie

- ONPE (Observation National de Précarité Energétique) : “La précarité énergétique” mis à jour le 08/1/2018.
- *Le plan de déplacements urbains (PDU) de l’agglomération grenobloise à l’horizon 2013*. En ligne : <http://www.smtc-grenoble.org/sites/default/files/files/PDU-plaquette.pdf>
- *Grenoble – De la vulnérabilité à la précarité énergétique, fragilisation des ménages isérois ?* Agence d’Urbanisme de la Région Grenobloise, septembre 2015. En ligne : https://www.aurbse.org/wp-content/uploads/2017/12/NUM2454_idasxe.pdf).
- CHAXEL Sophie, FIORELLI Cécile, MOITY-MAIZI Pascale. *Les récits de vie : outils pour la compréhension et catalyseurs pour l’action*. Interrogation : revue pluridisciplinaire de sciences humaines et sociales, numéro 17. <http://www.revue-interrogations.org/Les-recits-de-vie-outils-pour-la>
- LELUBRE Marjorie, *La posture du chercheur, un engagement individuel et sociétal*. Doctorante Facultés Universitaires Saint-Louis. http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/hors_serie/hs-14/RQ-HS-14-Lelubre.pdf

Rapport de l’ADEME : Précarité énergétique, de quoi parle-t-on ?

<https://www.ademe.fr/expertises/batiment/quoi-parle-t/precarite-energetique>

ANNEXES

Grille des entretiens

Grille pour les entretiens dans le cadre de l'Atelier : Stratégies et modes d'adaptation des ménages dans les mobilités métropole – montagne				
<p>Bonjour, je m'appelle/nous nous appelons _____, je suis/nous sommes étudiants en Master, en Aménagement du Territoire à l'Université Grenoble Alpes. Dans le cadre d'un travail sur la question de la dépendance automobile, nous avons besoin de rencontrer des personnes qui utilisent leur voiture tous les jours pour de longues distances. Au cours de la discussion, nous aimerions aborder les thèmes suivants : les trajets quotidiens et moyens de transport, les journées types, la gestion des frais liés aux transports, vos ressentis et ce que vous mettez en place pour gérer ces mobilités. La durée de l'entretien ne dépassera pas 45 minutes.</p>				
Thématiques	Question principale	Question de relance		Informations recherchées
Identité	Pouvez-vous vous présenter rapidement ? + quel trajet quotidien effectuez-vous?			<ul style="list-style-type: none"> • Âge • CSP de l'interrogé et de son conjoint • Temps partiel ou temps plein
Composition du ménage	Vivez-vous seul(e) ou en couple ? Avez-vous des enfants ?	Si oui combien ? Quel âge ont-ils ?		
Choix résidentiels	Où habitez-vous ?	Cas n°1 : Interviewé.e né.e sur le territoire	Cas n°2 : Interviewé.e. né.e en dehors du territoire	
	Êtes-vous propriétaire ou locataire ? Pourquoi faites-vous le choix de vivre ici ?	Pourquoi avez-vous choisi de rester vivre ici ? Avez-vous été tenté de partir ?	Depuis combien de temps vivez-vous ici (année d'installation) ? Où habitez-vous avant (nom de la commune, département) ?	<ul style="list-style-type: none"> • Raisons du choix du lieu de résidence (racine familiale, histoire personnelle des individus, contrainte professionnelle...) • A quelle distance de votre domicile se trouve : <ul style="list-style-type: none"> ○ L'arrêt de TC le plus proche ○ La gare la plus proche
Thématiques	Question principale	Question de relance		Informations recherchées
Les moyens de locomotion dont sont propriétaires les ménages	Combien de voiture possédez-vous au sein de votre famille ? Quel modèle de voiture utilisez-vous au quotidien ? (Type de carburant ? Age du véhicule ? Voiture neuve ou d'occasion ? Type de voiture : citadine, 4X4, SUV, utilitaire, ...) Possédez-vous d'autres moyens de locomotion en plus de la voiture ?	Indice Crit'Air ?		

Thématiques	Question principale	Question de relance		Informations recherchées
Vie quotidienne + journée type	<p>Pouvez-vous nous décrire ce que vous faites les jours où vous travaillez ?</p> <p>Pouvez-vous nous décrire ce que vous faites les jours où vous ne travaillez pas (les samedi, dimanche, les jours de RTT ou pour les personnes sans emploi, etc.) ?</p>	<p>Cas de figure n°1 : Journée type avec travail</p> <ul style="list-style-type: none"> Où travaillez-vous ? Où prenez-vous vos repas de la journée ? Dans une journée de semaine typique est-ce que vous faite des déplacements autres que vos déplacements professionnels (sport, association, activités des enfants, courses ? Si vous avez des enfants comment vous organiser vous avec votre conjoint(e) pour leurs déplacements ? D'autres personnes vous aident-elles ? Pourquoi ces lieux ? <p>Informations complémentaires à la journée type (si non mentionnés) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Type de transports utilisés ? Temps passé dans ce(s) transport(s) ? 	<p>Cas de figure n°2 : journée type sans travail</p> <ul style="list-style-type: none"> Quels déplacements faites-vous généralement lors des journées ou vous ne travaillez pas ? Ou avez-vous l'habitude d'aller ? Ou allez-vous généralement ? Si vous avez des enfants comment vous organiser vous avec votre conjoint(e) pour leurs déplacements ? D'autres personnes vous aident-elles ? Pourquoi ces lieux ? <p>Informations complémentaires à la journée type « sans travail » (si non mentionnés) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Type de transports utilisés ? Temps passé dans ce(s) transport(s) ? 	<ul style="list-style-type: none"> Quartier, adresse si possible des différents lieux fréquentés Connaître la structure d'une journée type (dans le cas où la personne se rend à son travail, et dans le cas où elle ne s'y rend pas) <p>Comprendre les stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> D'organisation de la vie quotidienne D'optimisation des distances et du temps de transport => Rationalité ? + Voir si des comportements échappent à des stratégies de rationalisation

Thématiques	Question principale	Question de relance	Informations recherchées
Ressenti face à cet éloignement des lieux de la vie quotidienne par rapport au domicile (positif ou négatif)	<p>Comment vivez-vous le fait de faire de longs trajets (en distance et en temps) quotidiens en voiture ?</p> <p>Quel est votre ressenti (positif ou négatif) face à cet éloignement domicile/travail ; domicile/activités personnelles ?</p> <p>Avez-vous envie de changer de mode de vie, de faire moins de km, de passer moins de temps dans les transports ?</p> <p>Si OUI, quels changements pourriez-vous envisager de faire par exemple ?</p> <p>Si NON , quels sacrifices êtes-vous prêts encore à faire pour rester vivre là où vous vivez aujourd'hui ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Combien pensez-vous faire de km par jour sur une journée type ? Combien de temps passez-vous par jour dans votre voiture ou dans les transports en communs ? 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en parallèle du ressenti et des réalités

Thématiques	Question principale	Question de relance	Informations recherchées
La gestion et la perception du reste à vivre en fin de mois	Jugez-vous que vos fins de mois soient difficiles ?	<ul style="list-style-type: none"> Est-ce que cela s'est aggravé ces dernières années ? Est-ce que vous avez envisagé de changer certaines de vos habitudes pour réduire ces coûts ? 	<ul style="list-style-type: none"> Ressenti sur les dépenses de déplacement dans un budget et leurs évolutions

Thématiques	Question principale	Question de relance	Informations recherchées
Les dépenses de déplacement	<p>Combien pensez-vous dépenser chaque semaine/mois pour vos déplacements quotidiens ?</p> <p>Est-ce que vous pouvez nous détailler ce que ce chiffre inclut comme poste de dépense (carburant, assurance, remboursement du crédit pour l'achat du véhicule, etc.) ?</p> <p>Considérez-vous que ce que vous dépensez sur vos déplacements est un coût raisonnable ou est-il selon vous trop élevé ?</p> <p>Si OUI (c'est trop élevé), est-ce que vous avez ces derniers temps modifié certaines de vos habitudes pour essayer de réduire ces coûts de déplacement quotidien ou pas ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vos dépenses de déplacement ont-ils augmenté ces dernières années/ ces derniers mois ? Si oui pourquoi ? 	<ul style="list-style-type: none"> Ressenti éventuelle de certains ménages d'un coût trop élevé ou croissant des déplacements quotidiens Stratégies d'adaptation déjà en place s'il y en a

Scénario futur			
Scénario 1 – Hausse du prix de l'essence	<p>L'Agence Internationale de l'Energie prévoit une situation de forte tension sur le marché pétrolier (insuffisance d'offre par rapport à la demande) dès le début de la décennie. 2020. Demain, le prix du carburant va passer à 3€. Que faites-vous ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Changeriez-vous de mode de transport ? Vous tourneriez-vous vers les transports en commun ? Changeriez-vous de travail ? Si oui, changeriez-vous de lieu de travail ou plutôt de profession ? Effectueriez-vous des changements dans l'organisation de votre "journée type" ? Y a-t-il une autre part du budget qui se verrait diminuer dans le cas où vous maintiendrez la part du budget lié aux mobilité ? Si oui, Laquelle ? (loisirs, santé, alimentation...) 	

Scénario 2 – Durcissement des normes	<p>On imagine que la réglementation sur les véhicules se durcit au début de la décennie 2020, pour respecter les engagements de lutte contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. (seul les véhicules électriques sont autorisés à circuler dans le cœur de l'agglomération, puis les véhicules 5 et 6 dans le reste de la métropole, etc.) Que seriez-vous prêt à faire si on en arrive à cette situation ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> Pensez-vous que cela passerait dans votre budget ? Ou est-ce que cela vous mettrait dans une situation difficile voir critique ? Si OUI, est-ce que vous renoncerez à d'autres dépenses ? Est-ce que vous essayeriez de réduire votre usage de la voiture ? Est-ce que cela vous pousserait à déménager ? Est-ce que cela pour vous pousserait à changer d'activité professionnel ? 	<ul style="list-style-type: none"> A quelles conditions prendriez-vous les transports en commun ? A quelles conditions seriez-vous prêts à déménager/changer d'emploi pour avoir moins de trajet quotidien 	
--------------------------------------	---	---	--	--

Les retranscriptions

Blandine, "La voiture ça devient du luxe"

• Profil : Les contraintes

L'entretien a été réalisé au Centre Hospitalier Nord-Isère, le vendredi 8 novembre 2019 à 12h30.

Blandine habite à La Mûrette, petit village à coté de Voiron et travaille à Saint-Egrève. Elle a 42 ans. Elle met une petite heure pour faire son trajet domicile travail, qui représente 25 kilomètres. Elle a deux enfants, une fille et un fils. Au sein du ménage, il y a deux voitures : une Kangoo de 2001, essence, 7 chevaux. Elle est propriétaire d'une maison à la Murette.

Description rapide de la commune de résidence :

La Mûrette est une commune de 1907 habitants en 2016 (Insee) du Pays Voironnais. La commune ne comprend qu'une seule ligne de bus et la gare la plus proche est celle de Voiron à plus de 6 km. Les zones commerciales les plus proches sont à 5 km en se rapprochant de Voiron.

Rapport au territoire :

Elle est allée habiter à la Murette il y a 5 ans car elle a hérité de la maison de ses grands-parents et que son conjoint habitait déjà à La Murette.

Avant cela elle habitait dans un appartement à Voiron, ce qui lui convenait mieux pour les trajets car elle était à côté de la gare. Le dimanche soir elle laissait sa voiture sur un parking et ne la touchait plus de toute la semaine. Mais le coût de l'appartement était trop élevé. De plus, dans leur appartement, il n'y avait pas de chambre pour tout le monde : elle et ses conjoints déplaient le canapé chaque soir. Elle décrit que ça leur était très pesant.

Dans un premier temps, elle est alors aller rejoindre son conjoint à La Murette, puis a hérité de la maison. Ainsi, malgré le fait que ses coûts de trajets allait augmenter, elle a décidé de déménager avec ses enfants.

Maintenant, à la Murette, elle est chez elle et cela leur change la vie : ils sont à la campagne, au milieu des chèvres, des poules et des lapins, les enfants n'ont pas à se soucier du bruit qu'ils font, etc. Le jardin était celui de sa grand-mère, elle n'a fait que le remettre au gout du jour.

Son ami travaille également loin du domicile mais elle ne se voit pas vivre à Grenoble, surtout que toute leur famille est plus proche de La Murette que de Grenoble.

Journée type :

Blandine part entre 8h20 et 8h30 le matin pour déposer son fils chez sa nounou à Moirans. Elle passe par les petits chemins entre chez elle et là-bas pour ne pas avoir trop de circulation. Depuis Moirans, elle reprend la nationale, où elle y rencontre des bouchons et prend l'autoroute à Saint-Jean de Moirans Coublevie pour pouvoir arriver à peu près à l'heure à Saint-Egrève.

La portion d'autoroute qu'elle emprunte sur environ 4 kilomètres lui coûte 1 euro 30.

Le soir elle reprend l'autoroute pour gagner du temps, elle part vers 17h00 du travail et arrive chez elle à 18h00.
Elle dépense alors 2 euros 60 d'autoroute par jour.

Rapport à la voiture :

Sa fille est posée par son papa à l'école et c'est elle qui dépose son fils à Moirans chez la nounou en allant au travail. Ce qui lui fait perdre encore 10 minutes sur son trajet domicile travail.

Comme elle utilise beaucoup sa voiture la semaine, elle et son conjoint essayent de s'en servir le moins possible le week-end. Blandine va faire du jogging ou du vélo. Elle ne prend sa voiture que s'ils sont invités ou qu'ils ont des courses à faire. Le plus souvent elle fait les courses le vendredi soir à Voiron, après avoir récupéré son fils sur son trajet.

Elle prend l'autoroute pour ne pas arriver en retard, car sinon elle rencontre de nombreux feux qui lui font perdre trop de temps. Avant, elle faisait son trajet en train mais maintenant que Saint Egrève est desservi par Valence, il y a beaucoup moins d'horaires disponibles car moins de trains passent. Cela fait 4 ans qu'elle a repris sa voiture. Elle estime que c'était une contrainte. Elle ajoute que le budget transport était moins élevé et que c'était plus pratique.

Rapport au coût de la mobilité :

Depuis qu'elle a repris les trajets en voiture, son budget mobilité a beaucoup augmenté. Elle a alors arrêté son abonnement au sport.

Elle ne voulait pas priver ses enfants donc elle a arrêté ses loisirs personnels. Pour le poste alimentaire ça va parce qu'elle a un grand jardin dans lequel elle cultive ses légumes ce qui aide beaucoup.

Elle ne se sent pas gagnante, son revenu n'étant pas très élevé et ses coûts de mobilités sont progressivement plus importants. Tous les 10 jours elle met environ 65 euros d'essence + l'assurance lui coûte environ 70 euros par mois + les 78 euros d'autoroute par mois + l'entretien des pneus, la vidange, ...

"La voiture ça devient du luxe" "Et pourtant ils font tous pour que l'on en ai besoin quand même".

Les horaires de travail accumulés aux bouchons obligent à ce que sa fille doive aller à la garderie. Et son fils devra également aller à la garderie quand il ira à l'école.

Tout cela induit des frais supplémentaires en plus de la cantine.

C'est une **accumulation de frais qui pèse de plus en plus sur le budget.**

Alternatives :

"Entre le budget nounou, cantine et trajet pour arriver jusqu'au travail, il ne reste pas grand-chose à la fin du mois".

Venir en train ça sera royal, mais les horaires ne correspondent pas. *“Ils disent de prendre les transports en commun mais ce n'est pas forcément approprié pour tout le monde”*.

Elle serait prête à prendre le train directement depuis Moirans après avoir posé son fils chez la nounou sauf que les parkings sont payants. Les parkings sont à 20 euros par mois, plus l'abonnement de train qui est à 75 euros. Même si certaines économies sont réalisées, ça ne suffit pas à compenser pas les contraintes horaires. Peut-être qu'une fois que son fils sera à l'école, les choses seront différentes. Elle ré-invisagera le fait de prendre le train.

Le co-voiturage n'est pas une solution car il n'y a très peu de personne qui vive à La Murette et travail du côté de Voiron.

Avant elle le faisait avec une cousine de son père, mais elle a déménagé.

De toute façon, elle préfère prendre sa voiture car cela représente moins de contrainte horaire, comme ça, si un jour elle a envie de partir à 16h00, elle peut partir à 16h00 et ne doit pas attendre un collègue qui n'aurait pas finis ou autre.

Ressenti :

Après avoir demandé comme elle vivait le fait de faire des trajets aussi longs, elle évoque directement le trajet du matin comme un trajet terrible.

“Ça me fait péter les plombs, faire une heure de trajet pour gagner... voilà, j'me dit ça ne vaut pas le coup”.

C'est largement une contrainte.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Elle pense qu'elle changerait sa façon d'aller au travail. Elle reconsidérerait les horaires avec la nounou afin de pouvoir prendre le train.

Elle reverra sa façon de se déplacer. Mais en même temps, il y a beaucoup d'hésitation dans sa voix. On ressent qu'elle est mal à l'aise et se demande sincèrement comme elle pourrait s'adapter. Les réponses ne sont pas faciles à trouver.

Le train impose des contraintes de temps très importante, avec de l'attente, des annulations, des grèves.

Toutefois, elle nous confie que si le prix passe à 2 euros le litre, elle recommencera quand même à prendre le train.

2. Les règlementations se durcissent sur la Métropole, seul les véhicules électriques ou de Crit'Air 1 ou 2 sont autorisés à circuler

Blandine pense soit faire le trajet avec son copain, ou elle ne sait pas. Elle n'a pas les moyens de changer de véhicule, les contraintes de train sont les mêmes que celles expliquées plus haut. La confusion reste perceptible.

Elle envisage demander à son père qu'il lui prête sa voiture, ou éventuellement prendre un car qu'il la pose vers une ligne de tram, ou vers une gare.

"Là je n'ai pas la réponse, ça sera un problème, je touche du bois."

Elle adaptera toutefois ses mobilités, à savoir prendre le train, le car, mettre encore plus de temps, plutôt que de sacrifier des choses qui leur font plaisir.

Elle pense aussi à changer ses horaires, pour pouvoir prendre le train, mais tant que son fils n'est pas à l'école, ça complique les choses.

Elle a écrit pour demander à travailler à l'Hôpital de Voiron.

Entretien avec Catherine, "J'ai essayé le car pendant un an, mais c'était beaucoup trop long et j'étais malade"

- Profil : Les attentistes

L'entretien a été réalisé à l'IUGA, le vendredi 8 novembre à 16h30.

Catherine habite à Villard-de-Lans et travaille pour la Métro et pour L'UGA. Cinq personnes composent son ménage avec son mari, qui travaille sur le plateau du Vercors, et trois enfants qui ont 15 ans, 13 ans et 10 ans. Elle réalise des déplacements quotidiens pour aller au travail et de nombreux déplacements dans le cadre professionnel. Elle roule avec une "Logan MCV" diesel de 10 ans d'âge.

Description de la commune de résidence :

Commune principale du Vercors, qui n'est que très peu desservie par les transports en commun en raison de l'altitude et de la topographie du site (seulement des bus régionaux VFD). Il y a un accès à l'autoroute.

Il n'y a pas d'importantes zones commerciales, seulement des petits commerces et supermarchés aux prix beaucoup plus élevés que dans l'agglomération. Les zones commerciales "classiques" les plus proches se situent donc à plus de 30 km, tout comme la gare de Grenoble à environ 36 km.

Rapport au territoire :

Elle vit dans le Vercors car son mari travaille dans une fromagerie et qu'il peut être appelé en urgence dans l'usine donc il doit habiter proche de celle-ci.

Avant, elle habitait dans Grenoble et son mari faisait les trajets tous les jours, cependant, ils sont partis du plateau pour avoir une certaine qualité de vie pour leurs enfants, et que selon elle, ils puissent avoir à disposition de nombreux services et infrastructures. Elle s'est installée dans la région grenobloise en 2011 et a habité sur le plateau en 2012. En termes de moyens de déplacements, son mari utilise beaucoup le vélo dans ses déplacements quotidiens, et elle se déplace en voiture sur le plateau du Vercors. Sinon, dans l'agglomération, elle se déplace en transport en commun car le vélo est trop contraignant pour elle, n'habitant pas à Grenoble. Pour ses enfants, ceux-ci sont indépendants et se déplacent avec les bus car ils ont une carte qui leur permet d'avoir les transports gratuitement. Si cette gratuité n'existait pas, elle aurait possiblement utilisé plus la voiture pour emmener ses enfants à leurs activités. Elle réalise souvent du covoiturage et prend régulièrement des autostoppeurs sur sa route.

Journée type :

Au niveau de ses trajets quotidiens, avant, quand ses enfants étaient à l'école, elle réalisait les trajets dans les bouchons. Actuellement, elle part plus tôt le matin (avant 7h) donc évite les mouvements pendulaires. Cependant, avant, elle avait la possibilité de faire du co-voiturage qu'elle fait beaucoup

moins actuellement. Elle a essayé de prendre le bus pour descendre sur Grenoble mais elle est malade dans les bus donc elle a vite arrêté.

Quand elle va sur le campus, elle dépose sa voiture directement sur le campus et évite d'aller en voiture dans le centre-ville car pour elle, la voiture n'a pas sa place dans les centres. Cependant, quand elle va travailler à la Métro, elle dépose la voiture au parking relais de La Poya et se rend sur son lieu de travail avec les transports en commun.

Le fait qu'elle soit chez de service à Grenoble, elle possède un parking qu'elle n'utilise pas, proche de son lieu de travail. Sur le parking du Vercors, elle réalise souvent du covoiturage, et pour les activités de ses enfants, elle demande souvent à des parents d'emmener ses enfants. Elle essaye de diminuer au maximum la voiture, par exemple, elle fait les courses au retour de Grenoble le soir.

Rapport à la voiture :

Pour elle, les trajets ne sont pas pesants, mais quand elle vivait à Grenoble, elle trouvait le bruit, la pollution et la chaleur insupportables. Mais ses trajets s'effacent quand elle est en week-end. Pour elle, les trajets en voiture sont une perte de temps. Elle préférerait faire les trajets en bus pour les trajets, mais comme elle est malade, elle ne peut pas le faire.

« Si je calcule sur 10 ans, ça me fait flipper d'avoir passé autant de temps à conduire ». Mais pour elle les trajets sont aussi un temps pour soi ou elle écoute des podcasts, écoute des émissions radio ce qui rend le trajet confortable.

Rapport au coût de la mobilité :

A l'année, elle pense que pour le budget familial, cela fait 4000 € dans les transports. Elle suit les dépenses en termes de transport notamment quand ils ont réfléchi à diminuer le nombre de voiture. C'est son fantasme de vivre près de son boulot ou près d'un train.

Actuellement, elle privilégie sa qualité de vie à ses déplacements. Mais étant donné qu'elle et son mari sont en reconversion, ils pensent déménager pour aller dans une ville qui possède une gare car cela ne la dérange pas de faire les trajets en train, et qui est dans le rural (comme un PNR). Cela pour avoir des week-ends dans un autre rythme de vie. Les trajets lui ont obligé à choisir ses activités car c'est une perte de temps ou on ne fait rien.

Alternatives :

Ils ont racheté une voiture en diesel pour les déplacements de son mari qui se reconverti dans le vélo. Elle voulait plus prendre une voiture en hybride ou électrique mais son mari a choisi un diesel d'occasion. Pour ses enfants, cela a été « un choc » de choisir ce type de voiture.

Ils ont réfléchi à n'avoir qu'une voiture sur les deux qu'ils ont actuellement, mais ayant une fille malade, elle a parfois besoin de se rendre à l'hôpital rapidement, donc ils ont préféré garder deux voitures.

Ressenti :

Pour elle au niveau des transport, le tram a beaucoup augmenté et sa famille a tendance à plus marcher quand ils vont à Grenoble. Sur l'essence et les frais d'entretien, elle n'a pas remarqué de grandes augmentations. Elle juge aussi que les prix du train ont diminué.

Scénarios :

En cas d'augmentation du prix de l'essence à 3€, elle pense augmenter le covoiturage. Mais pour, à 3€, elle continue de rouler. Cependant, elle pense que le prix de 3€ vont beaucoup faire augmenter le co-voiturage, et que des mouvements sociaux vont apparaître pour les personnes en difficulté. Elle ne trouve pas normal que sur les agents de Grenoble, il n'y a pas une plateforme ou les agents de la ville pourraient mettre leurs déplacements pour favoriser le co-voiturage.

Pour le second scénario, la régulation sur certains véhicules polluants est déjà en place avec les vignettes Crit'Air. Mais elle pense que cela aura un vrai impact car cette fois, la dissuasion ne se fait pas par l'argent ce qui fait que tout le monde est mis sur un pied d'égalité. Elle dit que les habitants urbains ne doivent pas faire subir la pollution aux personnes vivant dans les villes. C'est un scénario qui, selon elle, va seulement avoir l'opposition des personnes vivant à la campagne et pas des personnes vivant en ville qui vont avoir moins de bruit. Les personnes vivant dans les villes vont revendiquer une qualité de vie meilleure avec cette politique qui va être décriée par les personnes vivant en monde rural.

Cédric, « Faudrait vraiment me mettre le couteau sous la gorge pour changer ma voiture »

• Profil : Les attentistes

L'entretien a été réalisé au domicile de Cédric, à Grenoble, le mardi 5 novembre à 8h30.

Cédric travaille à Renage, après Voiron, à 35km de Grenoble. Il travaille pour l'entreprise Socamel et réalise des trajets quotidiens d'une durée de 30 minutes aller et 45 minutes retour. Auparavant, il effectuait les aller-retours quotidiens en vélo et train en s'arrêtant à la gare de Rives.

Sa femme est professeure à l'UGA et se déplace uniquement C'est la naissance de son enfant qui l'a poussé à reprendre la voiture, notamment à cause de la complexité des plannings de la famille. Le ménage possède seulement une voiture (Clio 3) qu'il gare tous les soirs dans son garage proche de l'immeuble de résidence malgré que les places soient gratuites aux alentours du logement

Description rapide de la commune de résidence :

Grenoble comptait 158 180 habitants en 2016 à l'intérieur d'une aire urbaine de 687 985 habitants selon les chiffres de l'INSEE.

Etant le moteur de la onzième plus grande aire urbaine française, Grenoble dispose des caractéristiques classiques d'une métropole, et a donc une offre de services et de transports complète et diversifiée.

Rapport au territoire :

Cédric est originaire de Grenoble et y a passé la majeure partie de sa vie, il est propriétaire de son logement. Il se plaît donc dans son environnement et souhaite construire sa vie à Grenoble.

Journée type :

Cédric se rend à la salle de sport de 6h à 7h sur Grenoble, ensuite, il se rend au travail sans problème de circulation pour commencer à 8h15.

Il déjeune le midi sur place et fini le travail à 16h30, il va ensuite chercher son enfant à l'école Notre-Dame entre 17h15 et 17h30, c'est pour lui un moment stressant où il doit se dépêcher pour rentrer chercher son enfant en voiture. En guise de comparaison et pour justifier son choix Cédric a évoqué ses anciens horaires, lorsqu'il prenait le train, celui-ci arrivait à 17h25, il serait donc impossible pour lui de récupérer son fils en prenant le train.

Rapport à la voiture :

Cédric n'est pas embêté par le fait de prendre sa voiture, c'est en réalité pour lui une habitude puisqu'il a toujours fait depuis qu'il a terminé ses études après avoir travaillé sur Lyon ou encore Montélimar.

L'utilisation de la voiture les weekends est rare sauf lors de sorties en dehors de Grenoble, sa famille et lui préfèrent utiliser les transports en commun pour se déplacer à l'intérieur de Grenoble.

Rapport au coût de la mobilité :

Lorsque Cédric prenait le train, l'abonnement mensuel lui coûtait 70 euros, il avait alors besoin de faire 11 à 12 aller-retours par mois pour rentrer dans ses frais. En plus du train, le fait de prendre le vélo le poussait également à faire du sport.

La voiture représente un coût supérieur à celui du train mais il a du mal à estimer combien. Il sait que ces dépenses n'ont pas un impact significatif sur son budget, le fait d'avoir pratiqué le vélo/train pour se rendre au travail était motivé par la volonté de faire davantage de vélo.

Depuis le changement et retour à la voiture, il ressent un changement sur le poids dans son budget car le carburant reste relativement cher et a besoin de faire plus d'entretien sur sa voiture mais n'a pas besoin de faire de réajustement sur son budget par rapport à d'autres dépenses.

De manière plus générale, Cédric se considère comme appartenant à la classe moyenne et porte beaucoup plus d'importance à sa vie personnelle qu'à son budget. Il se dit bien dans son budget et se considère comme un "bobo grenoblois".

Alternatives :

Cédric ne serait pas prêt à changer de boulot pour se rapprocher de Grenoble. Ce ne serait pas pour moins utiliser la voiture mais pour gagner du temps de trajet, mais ce serait plus pour se rapprocher de Grenoble, pas aller vers le travail.

Cédric se sent bien à Grenoble, il est tranquille et n'a pas à aller bien loin pour trouver des activités pour sa famille. Cédric n'est pas dérangé par la distance de son travail et la supporte même assez bien.

Cédric utilise BlablaLines, c'est d'ailleurs via cette plateforme que nous l'avons démarché. Pour lui, il faut se forcer à le faire, pour Cédric, 90% des personnes sont seules dans leurs voitures et avec une ancienne génération moins encline à faire rentrer des personnes dans leurs voitures, mais ces choses vont changer avec la nouvelle génération pour lui.

Les ¼ des Blablalines sont des étudiants/alternants/stagiaires, il estime faire 30% de ses trajets avec quelqu'un via l'appli Blablalines.

Ressenti :

Il aime le fait d'être tranquille tout seul dans sa voiture mais aime bien aussi covoiturer car cela lui permet de discuter et le trajet paraît plus rapide.

Cependant, Cédric est un peu embêté par le fait d'avoir repris la voiture car il aimait bien faire du vélo lorsqu'il prenait le train maintenant Cédric va à la salle tous les jours faire du sport.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3euros)

Il ne pense pas ressentir beaucoup les effets d'une éventuelle hausse car « nous sommes plutôt confortables et gérons bien notre budget ». Cela nécessiterait de prendre une nounou pour l'enfant et retour au vélo/train.

Il faudrait effectuer un calcul plus approfondi car un peu de mal à percevoir les dépenses actuelles en carburant

2. Les réglementations se durcissent sur la Métropole, seul les véhicules électriques ou de Crit'Air 5 ou 6 sont autorisés à circuler

« Faudrait vraiment me mettre le couteau sous la gorge pour changer ma voiture »

Pour Cédric, une voiture électrique n'est pas propre il faut générer de l'énergie, "si les voitures électriques me permettaient de rouler 800km en autonomie je pourrais me laisser tenter."

Selon lui, c'est au gouvernement de changer les choses, on peut tous agir à notre échelle mais au final c'est un peu vain. Si Grenoble était complètement fermé aux voitures, Cédric prendrait le vélo.

Cyril, 40 ans, "J'en avais marre de remplir mon réservoir, alors j'ai regardé du côté de l'électrique"

• Profil : Les adaptés

L'entretien a été réalisé sur le lieu de travail de Cédric, au sein de l'entreprise HP, le mardi 5 novembre 2019 à 9h.

Cyril a 40 ans. Il est chef d'équipe dans la logistique au sein de l'entreprise HP implantée à Echirolles. Il a 4 enfants âgés de 5, 7 et 11 ans.

Il réside à Tullins et effectue le trajet Tullins-Echirolles quotidiennement pour se rendre sur son lieu de travail. Le ménage possède deux voitures : une Renault Zoé et une Volkswagen de type Sharan.

Description rapide de la commune de résidence :

Tullins : Commune avec de nombreux commerces et zones commerciales sont présents sur la commune, la ville est également bien desservie en transport en commun avec plusieurs lignes de bus ainsi qu'une gare ferroviaire.

Rapport au territoire :

Habitant encore Grenoble il y a un an, Cyril a fait le choix de quitter la ville pour un cadre de vie plus agréable. Il explique qu'il a été plus facile pour lui d'acheter en dehors de Grenoble. Cyril est donc récemment devenu propriétaire d'une maison à Tullins.

Il explique n'avoir pas réellement pris le coût de déplacement en considération dans son choix de s'éloigner de Grenoble, rajoutant à cela que "la tranquillité n'a pas de prix". Cyril a tout de même conscience d'effectuer près de 20 000 kilomètres par an pour se rendre au travail.

Journée type :

Une journée type de travail pour Cyril se déroule de la manière suivante : il part de chez lui à 7h50 pour déposer ses enfants à la garderie vers 8h. Il arrive généralement sur son lieu de travail entre 9h15 et 9h45 selon l'état de la circulation. Le midi il a pour habitude de ne pas manger sur son lieu de travail et de manger sur le pouce tout en rejoignant une salle de sport située dans le centre-ville de Grenoble. Il quitte le travail vers 17h et arrive 17h45. Entre temps ses enfants ont été récupérés à l'école par sa femme vers 17h30.

Il explique effectuer sa séance de sport le midi pour gagner du temps.

Il fait ses courses à Tullins, bien souvent en rentrant du travail, la grande surface se trouvent sur le chemin du retour.

Le week-end le ménage n'utilise que très rarement la voiture électrique pour se déplacer, et privilégie alors la voiture familiale. Même chose pour les départs en vacances.

Rapport à la voiture :

Cyril perçoit ses 2 heures de trajets quotidien comme une occasion de se retrouver avec lui-même. Il dit même que le trajet de Tullins jusqu'à Voreppe, du fait que ça roule encore bien est un trajet agréable à effectuer. Pour lui conduire et d'autant plus conduire une voiture automatique et électrique est un plaisir, avant d'ajouter qu'il aimerait trouver d'autres manières de se déplacer.

Rapport au coût de la mobilité :

Afin de diminuer ses coûts de déplacement en matière d'essence notamment, Cyril est tout de même passé depuis 1 an à l'utilisation de la voiture électrique. Les facteurs l'ayant poussé à acheter ce type de voiture c'est d'abord l'ancienneté de son ancien véhicule. Et ensuite c'est la sensation de remplir très souvent son réservoir qui l'a poussé à chercher une autre alternative à la voiture "classique".

Pour le moment il est satisfait de cet investissement, même si la location de la batterie représente un coût important. Effectuant 80 kilomètres par jour, Cyril indique que sa batterie tient facilement cette distance, mais nécessite d'être rechargée pour le trajet du lendemain. Il effectue le rechargement de sa voiture chez lui.

En ce qui concerne les différents postes de dépenses impactés par le coût de la voiture, Cyril avoue ne pas les avoir identifiés mais estime que certains le sont : "on fait plus attention maintenant que quand on était à Grenoble" et ajoute qu'il n'y a pas un poste plus impacté qu'un autre, ils le sont un peu tous. De plus, Cyril explique que se trouvant actuellement en pleine période de travaux pour la rénovation de sa maison, il lui est difficile de savoir si ses différents postes de dépenses sont impactés par l'utilisation quotidienne de la voiture ou par le budget important consacré aux travaux de sa maison.

Alternatives :

Autre alternative à laquelle Cyril a pensé, il s'agit du train. Seulement pour lui cette solution se trouve être compliquée du fait qu'on dépend trop des horaires proposés par la SNCF, et que cette solution n'est pas adaptée au rythme d'une vie de famille : "les histoires de grèves de ci de ça ... ça me rebute un peu. En plus le train n'arrive pas jusqu'à Echirolles".

Ressenti :

Quant à "Blablinales", il y est inscrit mais trouve très peu de propositions de voyage correspondant à ses horaires ou à ses trajets. En effet, en 1 an il n'a transporté que 3 fois en covoiturage suite à une prise de contact sur l'application. Ceci expliqué par des demandes de covoiturage de trop courtes distances ou des demandes l'obligeant à effectuer un détour. Il cite à ce sujet : "ok c'est 5 euros mais je n'ai pas envie de me donner la peine pour si peu". Il ajoute : "être seul dans sa propre voiture c'est aussi pouvoir écouter ce qu'on veut, être tranquille".

Même chose pour la plateforme "Mov' ici" qu'il qualifie de "morte". De ce qu'il en voit "la plateforme n'a pas l'air de faire bouger les gens".

Cyril explique que sa femme pratique le covoiturage avec le voisin deux fois par semaine le matin pour se rendre au travail, travail qui se trouve dans le centre-ville de Grenoble. Elle revient ensuite de sa journée de travail en train.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3euros)

En cas de très forte hausse du prix de l'essence ou du prix de la recharge en électricité, Cyril pense bousculer ses habitudes et celles de ses enfants en termes d'horaires pour pouvoir prendre le train et être suffisamment en avance.

Cyril envisage même prochainement (après janvier 2020) de vendre sa voiture électrique et donc d'emprunter le train quotidiennement.

Emilie, "La voiture c'est sans doute fatiguant, mais ça me permet de mettre une distance avec mon travail"

- Profil : Les rétifs

Rencontrée le 05/11 à Monestier de Clermont, l'entretien a été réalisé directement à l'école maternelle après rencontre, à 17h.

Emilie est une institutrice en école maternelle de 42 ans en couple et mère de 3 enfants (sa fille de 19 ans fait ses études à Grenoble, ses deux autres enfants ont 17 ans et 13 ans et sont au lycée et collège de La Mure). C'est sa première année dans cette école après avoir demandé sa mutation. Ce ménage possède 3 voitures respectivement à Emilie, son mari et sa fille ainée : une Suzuki SX4, une Toyota Yaris et un fourgon.

Description rapide de la commune de résidence :

Valbonnais est une commune des Ecrins (proche secteur Matheysine). Hormis une épicerie dans la commune, la zone commerciale la plus proche est située à plus de 13 Km, près de La Mure. Valbonnais n'est desservie que par des bus régionaux (VFD). La gare la plus proche est située à Saint-Georges de Commiers à 22 Km ou à Jarrie à 24 Km

Rapport au territoire :

Elle habite à Valbonnais, commune où elle a grandi, et met entre 45 min et 50 min de trajet pour se rendre à l'école maternelle de Monestier de Clermont, son lieu de travail.

La longueur de ce trajet est un choix d'Emily, qui considère que cela lui permet de bien distinguer la sphère personnelle de la sphère du travail. Lors du choix de son nouveau métier, il n'a pas été question pour elle de déménager et a été près d'effectuer ses trajets quotidiens en voiture là où les postes d'institutrice se présentaient. Elle a souligné néanmoins des préférences comme un poste loin de la ville ou des agglomérations et est très satisfaite d'avoir eu le poste à Monestier-de-Clermont.

Journée type :

Émilie se lève à 5h ou 5h15, part de chez elle à 6h30, arrive au travail à 7h30. Les enfants arrivent à l'école à 8h20 et repartent à 11h30. Elle continue de travailler et mange sur place avant de reprendre avec l'arrivée des enfants. Le soir elle termine à 17h30 et rentre chez elle sauf le mardi où elle part à 16h30 rejoindre sa fille à La Mure pour faire du tennis.

Il y a deux itinéraires possibles pour elle pour se rendre à Monestier : elle peut passer par La Mure ou contourner La Mure en passant par le pont de Ponnassas. En passant par La Mure, cela lui permet d'optimiser son temps de trajet de réaliser plusieurs activités : déposer/récupérer des filles au sport ou au collège, courses. Son mari travaille à La Mure et s'arrange avec elle pour la logistique des tâches.

Rapport à la voiture :

Emily dit ne pas vouloir se passer de son véhicule dont elle est très satisfaite mais se dit gênée éthiquement par rapport aux questions environnementales. Elle adapte son quotidien à ses transports : elle se lève très tôt le matin pour arriver tôt, et se couche tôt le soir.

Rapport au coût de la mobilité :

Niveau budget, le coût de la mobilité (entretien, essence) n'est pas calculé, il est inclus dans les frais réels lors des déclarations d'impôts. Le plein est fait une fois par semaine en moyenne. Le ménage ne se rend pas encore trop compte de la part du budget parce que l'emploi d'Emilie dans l'école est récent.

Alternatives :

Emilie n'est pas prête à laisser sa Suzuki dans laquelle elle se sent en sécurité mais envisage sérieusement l'achat d'une voiture électrique ou hybride pour faire des économies d'essence et pour l'environnement.

Elle ne peut pas prendre de transports en communs pour aller au travail car il n'y en a pas à ses horaires. Elle espère pouvoir covoiturer un jour car actuellement il lui est difficile de trouver d'autres navetteurs ayant les mêmes horaires. Elle précise qu'elle ne s'est pas beaucoup renseignée sur d'autres moyens de déplacement.

Ressenti :

Son temps de trajet a triplé par rapport à son ancien emploi. Cela l'incite à vivre différemment en faisant attention à son budget et en adaptant son rythme de vie : elle prend moins le volant si elle est fatiguée, économise ses temps de trajet, elle est plus vigilante avec la tombée de la nuit en fonction de la saison. Elle n'y voit que des avantages et elle dit se sentir mieux.

Ce changement de travail et ces trajets longs ont influencé sa manière de manger et de cuisiner. Elle achète un peu plus de plats rapides/préparés. Contrairement à avant où les courses étaient faites pour 15 jours, elles sont plus faites le soir à La mure sur le trajet retour. Ils font moins de « stock » et gaspillent moins. Ils descendent occasionnellement sur Grenoble pour des courses plus spécifiques (Décathlon).

Scénarios :

Si le litre d'essence passe à 3euros, elle serait capable de changer de métier si elle n'obtient pas un poste plus près de chez elle, voir même de télétravailler. Elle pourrait aussi arrêter d'utiliser son véhicule personnel et mettre en place une manière de vivre plus autosuffisante dans une ferme familiale à elle (chose déjà envisagée). Sur le plan plus personnel, elle préférerai sans doute s'adapter professionnellement plutôt que d'abandonner ses licences sportives.

Concernant le lieu d'habitation, il ne sera jamais question de le changer. Emilie se dit très attachée à son village, aux gens de son village et de ses proches qui y vivent.

Hélène, "Si le parking de Gières n'était pas autant saturé, je réfléchirais davantage à prendre les transports en commun"

• Profil : Les attentistes

L'entretien a été réalisé dans un restaurant situé à la Presqu'île lors de la pause déjeuner d'Hélène, elle n'a malheureusement pas accepté que l'entretien soit enregistré. Celui-ci a été effectué le vendredi 8 novembre 2019.

Helene travaille à Siemens à la Presqu'île, elle a conjoint qui travaille également à la Presqu'île, au CEA. Ils habitent tous les deux à Saint-Martin-d'Uriage. Hélène essaye de covoiturer dès que c'est possible avec lui, mais leurs horaires sont rarement compatibles. Le reste du temps, elle fait les trajets seule dans sa voiture parce qu'elle ne veut pas s'astreindre à des horaires fixes pour récupérer et déposer quelqu'un.

Description rapide de la commune de résidence et offre de transports :

Saint-Martin d'Uriage est une commune située sur les flancs du massif de Belledonne à l'est de Grenoble, il y a de nombreux petits commerces aux alentours mais la zone commerciale la plus proche est celle de Grenoble-Gières à environ 10 km, et le train pour Grenoble met 10 minutes, tout comme la gare la plus proche qui est celle de Gières. La commune est sinon desservie par des bus régionaux (VFD).

Rapport au territoire :

Elle est venue habiter à St Martin d'Uriage pour rejoindre son conjoint, ils ont fait construire. Elle venait de St Etienne.

Lorsqu'ils sont venus s'installer à St Martin d'Uriage, ils n'ont même pas pensé ni calculé les trajets qu'ils allaient faire, ni à l'existence ou non des transports en commun aux alentours.

Ils ont juste choisi un endroit qui leur plaisait, et ensuite ont réfléchi à l'organisation de leurs journées. Ils ne quitteraient pas leur cadre de vie et les loisirs de la campagne.

Journée type :

Pour effectuer son trajet quotidien de St-Martin-d'Uriage à Grenoble, elle met 40 minutes minimum, comprenant de la route de montagne. Elle part à 7h20 de chez elle.

Rapport à la voiture :

D'une manière générale, Hélène supporte bien le fait de faire les trajets pour se rendre au travail, elle y a toujours été habituée. Cela fait 22 ans qu'elle fait les aller-retours pour son travail.

Hélène dispose d'une voiture classique, mais son mari a une voiture électrique, achetée il y a 15 ans. A l'époque ils étaient dans les premiers à avoir une voiture électrique, mais pas du tout pour réduire les coûts, surtout pour le confort de conduite. Aujourd'hui, ils réfléchissent à l'acquisition d'une autre voiture électrique.

Rapport au coût de la mobilité :

Elle voit clairement un changement dans les prix des carburants, mais dans tous les cas, elle ne changera pas son mode de déplacement pour le travail car elle ne peut pas faire autrement. Ce n'est pas possible avec les transports en communs, dont les horaires ne sont pas adaptés.

Si jamais le prix de l'essence venait à augmenter, elle n'abandonnerait pas sa voiture mais réduirait ses loisirs, elle irait moins loin et moins souvent en vacances. Mais en aucun cas elle ne déménagerait.

Dans ce scénario, l'idéal serait d'avoir la solution de secours des transports en commun directement sous la main.

Alternatives :

Si Hélène prenait les transports en commun :

- De chez elle à la gare de Gières, cela ferait 15 minutes en voiture,
- Puis train jusqu'à Grenoble : 10 minutes,
- Puis de la Gare de Grenoble jusqu'à son lieu de travail : cela représente 10 minutes en C1 ou 15 minutes à pied,

Ce qui représente un total de 35 minutes.

Scénarios :

Elle dit que si le parking relais de Gières n'était pas saturé comme il l'est (impossible de trouver une place), elle réfléchirait davantage à s'y garer, puis prendre le train jusqu'à Grenoble pour aller travailler. Voire, en vélo depuis Gières car elle adore ça. Mais à ce sujet, elle trouve que l'axe n'est pas assez sécurisé donc elle n'a pas envie de prendre le vélo.

Au travail, son employeur a proposé à tous les salariés de disposer d'un jour de télétravail. Pour les cadres et ingénieur 2 jours, pour Hélène 1 jour. Mais à la base l'argument est juste parce que les salariés sont dans un open space et qu'il est difficile de travailler, pas pour s'adapter aux gens qui habitent loin. Mais c'est une conséquence positive pour Hélène puisqu'elle économiserait un trajet.

Hugo, “Conduire est très agréable, j’ai le temps de penser”

• Profil : Les rétifs

L’entretien a été réalisé par téléphone, le samedi 9 novembre 2019 à 11h00.

Hugo est salarié et en même temps artiste. Il a 53 ans, il vit à Saint-Egrève avec ses 3 enfants, une fille de 22 ans et des jumeaux de 14 ans. Il a une seule voiture qui est une Skoda qui a plus de vingt ans. À part sa voiture, il se déplace à pied pour faire ses courses.

Description rapide de la commune de résidence :

Saint-Egrève est une commune de l’agglomération grenobloise qui comptait 15 738 habitants en 2015. Cette commune est relativement bien desservie par les transports en commun puisque le tramway de la ligne E y circule tout comme de nombreux bus. De plus, la commune dispose de nombreux services et de zones commerciales.

Rapport au territoire :

Hugo habite à Saint-Egrève depuis 10 ans, où il s’y sent plutôt bien. Avant, il habitait à Meylan et a choisi de vivre à Saint-Egrève parce que les prix de l’immobilier étaient moins chers et que ça lui permettrait d’être proche de son lieu de travail.

Journée type :

Lorsqu’il travaille

Le matin, il emmène ses enfants au collège à Echirolles à une douzaine de kilomètres par rapport à Saint-Egrève. Après il revient chez lui et parfois il part directement au travail. À l’heure de la pause méridienne, il mange au bureau puis après le travail il rentre à la maison où il fait d’autres activités. Hugo a deux travaux et il se déplace la plupart avec sa voiture, soit pour aller à la poste pour poster des colis ou bien pour aller chez un client ou encore faire des réunions avec son association.

Le soir, il rentre chez lui et fait à manger pour ses enfants. Et en dehors de ça il a un jour de repos par semaine et le dimanche et les jours de congés et en profite pour réaliser son autre activité d’artiste et prépare des spectacles.

Lorsqu’il ne travaille pas

Il souligne que pour son travail qui se trouve près de chez lui, il fait des trajets courts, et pour l’autre, il peut lui arriver de faire des longs trajets et malgré ça, il a du temps pour réaliser ces activités associatives, se promener avec ses enfants pendant ces jours de repos.

Il adore conduire et ça lui permet de réfléchir ou d’écouter de la musique. Pour son autre profession d’artiste, il peut lui arriver de faire beaucoup de kilomètres par exemple pour aller à Paris et en moyenne il parcourt 25000 km par an.

Pour terminer, il souligne qu'il fait 68 km par jour.

Rapport à la voiture :

Il souligne que c'est très agréable pour lui de conduire, il aime bien circuler dans l'espace.

Rapport au coût de la mobilité :

En déclarant qu'il a deux activités, il souligne que ses revenus ne sont pas seulement un salaire qui arrive au début du mois et des dépenses qui se font au fil du temps, ce sont des dépenses ponctuelles et des rentrées d'argent ponctuelles.

Du coup, il a des crédits et des patrimoines immobiliers, il n'arrive pas à raisonner comme une personne qui n'aurait que son salaire et pas de crédit. Pour réduire ces frais de déplacement, Hugo a une fois changé de voiture en achetant une petite voiture qui consomme moins de carburant.

Hugo souligne qu'il dépense pour le carburant 350 euros et pour l'assurance il dépense 30 euros. Pour les frais d'entretien de la voiture il dépense presque 100 euros par mois et au total il dépense 480 euros par mois. Pour Hugo, ces déplacements lui rapportent plus d'argent plus qu'il ne le coûte. Aujourd'hui, en changeant de voiture, ses coûts de déplacement ont réduit parce qu'il consomme moins de carburant par rapport à la voiture qu'il avait.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Pour Hugo, si le prix du carburant augmente de 3 euros, il augmenterait ses tarifs pour effectuer ses tournées car ses frais de déplacement vont augmenter, ou bien, il peut utiliser les transports en commun, ou faire du covoiturage. Il souligne également qu'il ne changerait pas de travail mais ferait moins de déplacements inutiles. Il pense aussi à moins dépenser sur les loisirs pour essayer de satisfaire ses besoins en déplacement.

2. Les réglementations se durcissent sur la Métropole, seul les véhicules électriques ou de Crit'Air 1 ou 2 sont autorisés à circuler

Hugo souligne dans ce cas qu'il a deux options : soit il ne respecterait pas la réglementation soit il utilisera sa voiture en payant l'amende s'il en avait, ou bien il abandonnerait complètement l'agglomération si on lui dit non.

Il pense aussi que ce durcissement des normes passerait dans son budget tranquillement parce qu'il changerait son mode de vie et réduirait son usage à la voiture. Cela ne pourra pas lui faire changer de travail ou bien il peut aussi déménager pour aller vivre en Afrique de l'Ouest.

Isabelle, 47 ans, "J'attends que mon fils aille au collège pour prendre les transports en commun"

• Profil : Les attentistes

L'entretien a été réalisé par téléphone, le mercredi 6 novembre 2019 à 17h.

Isabelle a 47 ans, elle a 3 enfants qui ont 7, 12 et 16 ans. Elle travaille chez ST à Grenoble, en tant qu'ingénieure de vérification, à temps partiel puisqu'elle ne travaille pas le mercredi.

Description rapide de la commune de résidence :

La Murette, commune du Pays Voironnais, les zones commerciales les plus proches sont à 5 km en se rapprochant de Voiron. La commune ne comprend qu'une seule ligne de bus et la gare la plus proche est celle de Voiron à plus de 6 km.

Rapport au territoire :

Elle habite à La Murette depuis 2001, lors de l'installation sur la commune, son mari travaillait sur Voreppe, à Centr'Alp. Ils sont arrivés de Meylan, et ils cherchaient une maison, ils s'étaient fixés comme limite Voiron, pour que l'un ou l'autre puisse au moins rentrer rapidement. Ils étaient jeunes et n'avaient pas un budget très important, et ils ne trouvaient pas ce qu'ils voulaient dans leur budget. Après la visite d'une maison à la Murette, ils ont choisi de s'installer sur cette commune. Ce choix a surtout été motivé par la question du budget.

Aujourd'hui, le ménage possède deux voitures. Isabelle travaille sur Grenoble, son mari Franck, travaille à L'Isle-d'Abeau, ce qui lui fait faire également des longs trajets. Son mari possède une 208, alors qu'Isabelle se sert "de la voiture familiale", une Peugeot 5008, les deux voitures sont des modèles essence.

Journée type :

Isabelle et son mari se sont organisés de manière à ce que l'un s'occupe des enfants le matin, et l'autre s'en occupe le soir. Ils ont décalé leurs heures de travail pour pouvoir mettre ce système en place.

Le mari part tôt le matin, à 7h pour rentrer vers 17h30, récupérer le plus jeune des enfants qui est à la garderie. Il doit être rentré à 18h15 maximum, l'heure de fermeture de la garderie. Son mari mange le midi au restaurant d'entreprise, et les enfants mangent à la cantine. Leurs deux autres enfants qui sont au collège et lycée mangent à la cantine et sont autonomes avec les transports en commun. Isabelle, à l'inverse de son mari, s'occupe de l'enfant le plus jeune le matin, elle le dépose à l'école à 8h30, puis part travailler ensuite. Son travail est sur Grenoble.

Elle trouve un avantage d'être en horaire décalé, elle remarque qu'elle a moins d'embouteillage que l'époque où elle partait plus tôt. A cette époque, elle pouvait avoir jusqu'à 1h30 de trajet, aujourd'hui elle gagne presque 45 minutes, ce qui la fait arriver à 9h15. Le soir, elle part de son travail à 18h30.

Isabelle remarque certaines difficultés dans le fait de décaler ses horaires de travail. Son mari arrive au travail vers 7h45, mais personne n'est encore présents, ses collègues arrivent eux vers 8h30, 9h. Il a du mal à dire qu'il doit partir à 17h, c'est un peu compliqué pour lui, il a reçu des réflexions, ou son management lui reprochait de partir plus tôt que les autres, même s'il arrive plus tôt que ces derniers. Isabelle connaît la difficulté inverse, en arrivant à 9h15 9h30, elle manque certaines réunions qui commencent à 9h par exemple. Les jours où Isabelle a de vrais impératifs, ils s'organisent autrement. Soit son mari Franck démarre plus tard, soit ils déposent le plus jeune à la garderie le matin. Ces jours-là, Isabelle est obligé de partir très tôt pour être sûr d'être à 9h sur son lieu de travail. Elle ne sait jamais réellement comment le trajet va dérouler, avec des durées de trajets qui varient entre 45min et 1h30.

Isabelle reste sur son lieu de travail le midi, elle reste manger sur place. Elle ne fait plus de course pendant la pause de midi. Aujourd'hui à temps partiel, elle ne travaille pas le mercredi. Elle profite de ce jour pour faire tout ce qu'elle ne peut pas faire dans la semaine. Le ménage d'Isabelle a aussi commencé à faire ses courses par le drive, ce qui lui évite d'aller dans les supermarchés. Elle profite donc du mercredi pour récupérer ses courses. Pour ce qui est des fruits, viandes, poissons, elle va faire le marché de Voiron le samedi. Son entreprise lui offre la possibilité de faire du télétravail. L'entreprise a mis en place une expérimentation qui a commencé il y a quatre ans, pour les salariés qui le voulait. Il y a cependant des contraintes. Il fallait habiter à une certaine distance du lieu de travail, avoir la confiance du chef et s'engager à bien respecter un certain nombre de règles. Elle essaye d'être en télétravail chaque vendredi, pour avoir une organisation fixe, surtout au niveau de l'échange avec les collègues. Ils s'organisent pour mettre en place des réunions les autres jours.

Rapport à la voiture :

Les trajets sont une vraie contrainte pour Isabelle. Elle observe une différence entre les jours de la semaine et le vendredi en télétravail. La fatigue n'est pas du tout la même alors qu'elle effectue la même journée de travail. Elle ne se sent mieux en ne passant pas plus d'une heure dans les transports et sans le bruit du travail. Elle s'est informée sur les horaires des bus, trains et autres transports, seulement, en déposant son fils à l'école le matin, elle n'a pas de transport qui lui permettrait d'arriver avant 10h du matin. Elle attend que son plus jeune enfant rentre au collège, puis à ce moment, elle partira plus tôt, ou elle changera sa manière d'aller travailler en utilisant peut-être le train.

Rapport au coût de la mobilité :

Isabelle et son mari n'ont jamais calculé combien leurs déplacements coutaient. Le véhicule de son mari sert uniquement à faire des trajets domicile-travail. Isabelle et son mari ne trouvent pas que les dépenses liées aux déplacements soient pesantes, car selon elle, ils ont de la chance d'être ingénieur tous les deux, avec des salaires relativement confortables. Ils n'ont donc pas besoin de faire des sacrifices pour la mobilité. Les difficultés qu'Isabelle rencontre avec ses déplacements sont liés à la fatigue. Avant de travailler à L'Isle-d'Abeau, le mari d'Isabelle travaillait sur Grenoble. Lorsqu'il a changé de lieu de travail, il a pu apprécier le fait de ne plus avoir d'embouteillage. Il sait aujourd'hui qu'il met 40 minutes pour se rendre au travail quoi qu'il arrive.

Alternatives :

Isabelle considère qu'elle regarde souvent les horaires des transports en commun, que ce soit le train ou le bus. Mais elle les considère aujourd'hui comme trop contraignants au niveau des horaires et de ses obligations. Sachant qu'elle doit déposer son fils à 8h30, le prochain train serait celui de 9h mais il ne lui permettrait pas de pouvoir arriver au travail à l'heure. C'est pourquoi, Isabelle attend que son enfant passe au collège pour changer ses pratiques, elle pourra dès lors partir plus tôt en transports en commun.

Ressenti :

Isabelle considère ces trajets comme pesants, elle dit avoir changé ses pratiques par rapport à la fatigue et le temps que lui coûtent ces trajets. Au niveau des courses, elle ne passe plus le soir au supermarché pour faire ses courses, mais elle privilégie le Drive pour ses grosses courses. Pour les fruits et légumes, elle va au marché le samedi.

Face à la contrainte des trajets, Isabelle a pu bénéficier d'un jour de télétravail qui est le vendredi, cette journée de télétravail est née d'une expérimentation d'il y a 4 ans dans son entreprise, pour les salariés qui le voulaient. Il devait y avoir une distance minimale depuis le lieu de travail de 20km mais aussi l'accord de son chef d'équipe.

Scénarios :

Si demain le prix du litre atteignait les 3 euros, Isabelle pense qu'elle tentera de changer quelque chose. Elle voudrait essayer d'obtenir plus de journées en télétravail, ou que son fils irait à la garderie le matin, même si elle souhaite lui éviter des trop longues journées (garderie matin et soir). Le mari d'Isabelle n'aurait cependant pas le choix, pour se rendre à L'Isle-d'Abeau, il n'a pas d'autre moyen de transport que la voiture depuis La Murette.

Isabelle aimerait avoir la possibilité d'avoir un autre moyen de transport qui convienne à ses horaires. Elle utilise sa voiture car, elle n'a pas d'autres choix pour être à l'heure. Plusieurs de ses collègues viennent de la même commune, mais ils travaillent tous sur des horaires différents, ce qui rend impossible le covoiturage. Ils ont tous des enfants avec des contraintes de vie de famille. Elle se dit que lorsqu'ils n'auront plus leurs enfants à charge, ou lorsqu'ils seront autonomes, ils seront plus à même de s'organiser.

Jean Louis, « Il faudra que chacun fasse sa part »

• Profil : Les contraintes

L'entretien a été réalisé le Vendredi 08/11 sur rendez-vous dans la cafétéria du Leclerc de Chatte. Il n'a pas souhaité être enregistré.

Jean-Louis a 50 ans. Il est Aide-médecin-psychologique et travaille dans une structure pour personnes handicapées. Il est marié. Jean-Louis a une voiture roulant à l'essence (Citroën C1). Il y a 5 ans, il roulait au diesel puis a décidé de changer de type de carburant pour l'environnement, ayant entendu que le diesel était très polluant.

Description de la commune de résidence :

Saint-Antoine l'Abbaye est un village de 1 165 habitants (2016, Insee) et appartient à la communauté de commune Saint-marcellin Vercors Isère Communauté. Le village est à 12 km du centre de Saint-Marcellin et est essentiellement résidentiel.

Le village possède une seule ligne de bus St-Antoine l'Abbaye – St-Marcellin.

L'hypermarché/zone commerciale les plus proches se situent dans la commune adjacente de Saint-Marcellin.

Rapport au territoire :

Originaire de Vinay, il habite depuis 25 à Saint-Antoine l'Abbaye, à la suite d'un choix volontaire de se détacher de sa famille, sans habiter trop loin. Il travaille à Saint-Laurent en Royans. Il y a fait construire avec sa femme il y a 20 ans leur propre maison, appréciant le cadre de vie (pas de voiture, la nature, pas de bruit) pour eux et pour voir grandir leur enfant.

Journée type :

Il lui est difficile de brosser le portrait d'une journée type pour Jean-Louis étant donné que ses horaires sont variables et changent chaque semaine en fonction de s'il est du matin, à la journée ou de l'après-midi. S'il est du matin, il essaie d'optimiser son après-midi à la réalisation d'autres tâches comme les courses notamment. Il mange sur son lieu de travail avec les résidents dès qu'il le peut. Le temps de trajet est toujours le même. Il travaille un week-end sur deux. Les jours sans travail, il évite de prendre la voiture. Il effectue ses courses sur saint-marcellin lorsqu'il dispose de son après-midi en rentrant du travail.

Rapport à la voiture :

La distance pour aller au travail est de 25km, soit environ 25 min. Jean-Louis décrit la distance comme non pesante, bien qu'il commence à être un peu plus fatigué avec l'âge. C'est le lieu de travail qui à plus ou moins été choisi en fonction du lieu d'habitation.

Il lui a paru évident d'utiliser son véhicule personnel pour aller travailler, la gare la plus proche étant celle de Saint-Marcellin à 11km. Il n'y a pas de ligne de bus pour faire Saint-Antoine / Saint Laurent.

Rapport au coût de la mobilité :

Il juge les coûts de sa mobilité « **conséquents** » dans le budget de son ménage. Il ne fait pas le plein de manière régulière. Pour réduire ce coût, il évite de prendre la voiture les jours où il ne travaille pas. Il a ressenti une augmentation nette de cette part du budget lorsqu'il est passé d'un véhicule diesel à un véhicule essence mais cela lui est apparu nécessaire écologiquement et pour prévenir la mise en place de normes restrictives envers les véhicules diesel.

Alternatives :

Il essayé de covoiturer, mais les horaires proposés ne correspondent pas avec son emploi du temps.

Jean-Louis essaie davantage d'adapter son véhicule plutôt que d'essayer de compter sur les transports en communs ou le co-voiturage. Prévenant sur les normes restrictives et face aux critiques émises sur la pollution environnementale, il a choisi d'acheter une voiture essence, et envisage dans le futur d'acheter une voiture électrique.

Bien que l'essence soit coûteuse pour lui, il juge son changement comme un « *mal nécessaire* ». Il s'est dit qu'« *Il faut que je fasse ma part* » en parlant de l'écologie.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double.

Si le litre d'essence passait à trois euros, Jean-Louis ne songe ni à changer de travail, ni de logement. Il préférerait adapter son véhicule, moins contraignant, en passant à une voiture électrique. En attendant, il tenterait d'optimiser ses déplacements au maximum. Il serait hors de question pour lui d'entamer les budgets liés à l'alimentation ou à la santé. Dans le pire des cas, il pourrait alors reconsidérer son travail à contre cœur, car il y est très attaché.

2. S'il y a un renforcement des règles, une interdiction du diesel

Jean-Louis est peu concerné par les normes restrictives sur les anciens véhicules dans les agglomérations, son véhicule étant CRIT'AIR 1. A titre personnel, il préférerait prendre de toute manière les transports en commun pour se rendre à Grenoble ou une autre grosse agglomération s'il se déplace seul.

Jessica, "La voiture c'est vachement plus flexible"

• Profil : Les rétifs

L'entretien a été réalisé au restaurant Dubble, le jeudi 7 novembre 2019 à 14h30.

Jessica habite à Chantesse avec son mari et ses 2 enfants qui ont 4 et 1 an et demi. Elle est gérante de Dubble (chaîne de restauration) depuis 6 mois à la Presqu'île. Elle est née à Grenoble et grandi à Tullins. Elle et son compagnon louent à Chantesse, vu le budget ils se sont éloignés de ses parents qui sont eux propriétaires à Tullins. Jessica dispose d'une Megane 2 Diesel.

Description rapide de la commune de résidence :

Chantesse est une petite commune de 320 habitants située entre Vinay et Tullins. La gare la plus proche est celle de Tullins située à moins de 10 minutes tout comme les grandes surfaces et services les plus proches.

Rapport au territoire :

Jessica et sa famille se sont installés à Chantesse il y a moins d'un an et demi, après avoir travaillé tous les deux dans la finance dans le Sud de la France.

"C'est un choix de vie" : Ils ont décidé de changer leur mode de vie et de repartir vivre où ils ont grandi. Ils sont donc plutôt attachés au secteur proche de Tullins et ne se voient maintenant plus y partir. Selon Jessica, le cadre de vie est maintenant beaucoup plus vivable et plus favorable pour leurs enfants.

Journée type :

Jessica part de la maison entre 6h et 6h30, tout dépend si elle doit passer acheter des produits pour son restaurant à Metro. Elle arrive entre 7h et 7h15 en fonction des bouchons. Elle repart à 17h environ et va chercher ses filles à Tullins chez la nounou ou bien à l'école et rentre chez elle.

C'est de volontaire de sa part, d'avoir mis ses enfants à Tullins à l'école car c'est plus près des parents de Jessica.

Concernant les courses, Jessica considère ne pas en faire car elle amène les restes du restaurant. Sinon elle fait des petites courses à Tullins sur le chemin du retour, parfois au Carrefour de Saint-Egrève mais rare.

Rapport à la voiture :

La voiture c'est "vachement plus flexible" à l'heure où elle part c'est plus intéressant selon elle, par rapport aux bouchons : "Et c'est par pure égoïsme en vrai". Si vraiment elle était convaincue des transports en commun, elle trouverait des solutions car elles existent.

“Oui je pourrai poser la voiture à Tullins, prendre le train puis le tram, mais Non, c’est trop galère, je vois trop des collègues qui sont en galère de train”. De plus, la voiture c’est plus facile quand il y a une urgence au restaurant et qu’il manque quelques ingrédients elle va à Metro rapidement.

“C’est juste par soucis de liberté. Je pourrai faire autrement mais... j’ai pas envie.”

Jessica n’a aucune idée de combien cela me coute de faire les trajets, mais un plein c’est 70 euros. Et il me fait 15 jours – 3 semaines. Puis elle prend l’autoroute. Car la route depart ne permet pas de doubler donc il suffit d’une personne qui roule lentement et c’est + long.

Rapport au coût de la mobilité :

Jessica ne calcule pas ses coûts de déplacements dans le détail, mais de manière générale elle ne trouve pas que ce soit un poste de dépenses qui prenne beaucoup de places dans son budget total. Pour stationner sa voiture près de son lieu de travail, elle sous-loue un garage souterrain qui appartient à un propriétaire du quartier, cela représente près de 100 euros par mois.

Alternatives :

Jessica considère qu’elle et son mari pourraient covoiturer, mais “on n’a pas envie de s’astreindre aux horaires des autres”. Jessica n’a pas d’horaires fixes, elle considère que cette situation complexifie encore plus les choses.

“Je ne veux pas de contraintes. Donc si la personne est flexible je prends qui veut, mais je pense que les autres personnes sont comme moi, elles ne veulent pas s’astreindre.”

Ressenti :

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

“Clairement j’essaierai d’abord le covoiturage, on est nombreux depuis Tullins.”

Jessica pense qu’elle trouverait certainement un autre moyen : transports en commun.

“C’est sur y a un moment faut pas déconner. Mais ça me couterait.”

Cependant, pour elle il n’est pas question de déménager, elle ne se voit pas arracher ses enfants à leurs repères une nouvelle fois. Elle pense qu’à ce moment-là, il sera nécessaire de faire des calculs sur les coûts de mobilité, mais pour elle, le fait de se lever à la campagne n’a pas de prix et elle préfère en payer les conséquences.

2. Les réglementations se durcissent sur la Métropole, seuls les véhicules électriques ou de Crit’Air 1 ou 2 sont autorisés à circuler

“Bah moi je m’en fiche j’achète une voiture électrique, j’y avais pensé et on hésite. Si mon compagnon a une voiture de fonction, on vend tous les deux la nôtre pour en acheter une, mais électrique, ça ferait bien en termes d’image pour le restaurant en plus.”

Jessica se laisserait aussi tenter par une voiture hybride, mais elle ne juge pas avoir les connaissances nécessaires et laisserait son mari s’en occuper.

Léna, "Faire le plein, c'est devenu une habitude"

• Profil : Les rétifs

L'entretien a été réalisé à la Caserne de Bonne, le mardi 5 novembre 2019 à 15h30.

Léna, 26 ans, est chef d'entreprise depuis 4 ans, elle gère un petit commerce à la Caserne de Bonne. Propriétaire d'une maison construite récemment, elle vit à La Sure en Chartreuse, une commune située à environ 25 km de son lieu de travail.

Description rapide de la commune de résidence :

La Sure en Chartreuse est une commune de 989 habitants (2015). Les zones commerciales ainsi que les infrastructures de transport (Train, bus et tramway) les plus proches sont situées à moins de 10 km de la commune au niveau de Voreppe.

Rapport au territoire :

Propriétaire d'une maison construite récemment, elle a choisi son lieu de vie avec son compagnon dans cet espace car elle n'aime clairement pas la vie en ville, particulièrement le bruit constant qui y règne, elle souhaite au contraire pouvoir profiter du calme de la campagne en rentrant du travail ou lors de ses jours de congé. Léna a par ailleurs toujours eu l'habitude de vivre en périphérie avec ses parents puis à l'âge adulte dans des communes proches de son lieu de résidence actuel.

Journée type :

Léna part travailler autour de 8h50 et arrive généralement vers 9h50 quand les ralentissements ne sont pas trop importants mais le trajet qu'elle effectue peut prendre jusqu'à 1h30, en particulier les jours de pluie. Le soir, elle peut travailler parfois jusqu'à 20h pour arriver chez elle vers 20h30, profitant ainsi de la faible fréquentation des routes.

Rapport à la voiture :

Les weekends Léna et son conjoint n'utilisent pas la voiture. Ils ont chacun un véhicule, une vieille Citroën Saxo et une Toyota Yaris hybride qu'elle conduit depuis 2 ans. Léna explique avoir pris l'habitude des bouchons le matin, et tente de voir son trajet comme un moment personnel. Son utilisation de la voiture est par ailleurs facilitée par le fait qu'elle soit locataire d'un parking situé à seulement 5mn à pied de son lieu de travail. En dehors de son entreprise et des courses qu'elle réalise une fois par mois, Léna et son compagnon utilisent très peu leurs véhicules et préfèrent se promener à pied avec leur berger allemand dans la nature qui les entoure.

Rapport au coût de la mobilité :

Le choix d'un véhicule hybride lui a permis de réaliser d'importantes économies : un plein d'essence par mois, soit environ 50 euros, en effet le mode électrique lui permet de consommer beaucoup moins dans les bouchons ainsi qu'en ville, elle estime désormais dépenser environ 150 euros par mois en essence.

Alternatives :

Il y a un bus (le 7000) qui relie la sure en chartreuse et Grenoble. Il met 40 minutes et s'arrête vers la Gare. De là, il y a l'Express 1 jusqu'à Chavant ou bien le tram. Mais Léna pense que cela n'est pas envisageable car elle doit s'approvisionner, presque quotidiennement, pour son kiosque à smoothie, dont elle est la gérante. De plus, elle a des horaires variables et un mode de vie imprévisible, donc elle ne souhaite pas dépendre de transports collectifs. De plus, Léna dispose d'un garage à côté de la caserne de bonne pour garer sa voiture, ce qui la conforte selon elle à prendre la voiture.

“Honnêtement, si je n'avais pas de garage je ferais les choses différemment”

Ressenti :

Elle aimerait si possible travailler dans un lieu plus proche de son domicile, à Voreppe par exemple, une commune dynamique et bien desservie à seulement 5 minutes en voiture mais le fait qu'elle dirige un commerce à Grenoble rend tout changement difficile.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

En cas d'augmentation forte du prix du carburant, Lena explique que si elle en était contrainte, elle opterait pour les transports en commun, mais elle juge que leur prix reste aujourd'hui trop important et en contradiction avec la politique de la ville pour réduire le nombre de véhicule en ville (hausse du prix des places de parking, rues à sens unique, fermeture de certaines rues au voiture), elle explique également que son commerce pâli de la baisse de fréquentation pour les mêmes raisons. Concernant le covoiturage, ses horaires sont trop compliqués et changeants pour qu'il s'agisse d'une solution concrète.

Lorène, "Je veux bien rouler pour la planète mais je veux les moyens qui vont avec ..."

• Profil : Les contraintes

L'entretien a été réalisé au centre culturel de Monestier-de-Clermont, le jeudi 7 novembre 2019 à 16h.

Lorène habite à Monestier de Percy et travaille à Monestier-de-Clermont. Elle est mariée et maman de 3 enfants de 27, 23 et 13 ans.

Son mari est auto-entrepreneur. Il travaille à côté de la maison. Et quand il se rend sur des chantiers pour des "petits boulots" il se rend à Grenoble.

Lorène est femme de ménage chez des particuliers le matin, animatrice cantine le midi à Monestier de Clermont et femme de ménage le soir à l'école de Monestier. Le mercredi elle travaille dans un centre de loisir à Mens.

Elle et son mari disposent d'une voiture chacun. Plus une voiture de type 4x4 pour transporter leurs animaux.

Description rapide de la commune de résidence et offre de transports :

Monestier du Percy est une commune du Trièves. Le supermarché le plus proche se trouve à Monestier de Clermont à environ 25 kilomètres. Pour atteindre une zone commerciale plus importante il faut parcourir plus de 40 kilomètres pour aller à La Mure voire davantage en direction de l'agglomération grenobloise. La gare la plus proche est celle de Clelles-Mens à 8 Km.

La commune n'est desservie que par une seule ligne de bus régional VFD.

Rapport au territoire

Lorène habite dans le Trièves depuis 1997. Elle a quitté Echirolles pour un projet agricole et surtout pour élever ses enfants à la campagne.

Dans le Trièves, le marché de l'emploi est assez restreint. Lorène peine à trouver du travail et pense que c'est le cas pour nombre de personnes. "Pour trouver du boulot c'est compliqué alors quand t'en trouve un tu le gardes".

Elle trouve que c'est d'avantage compliqué pour les femmes, les hommes trouvant selon elle plus facilement des chantiers ou du travail dans les travaux publics.

Journée type :

Lorène commence généralement sa journée à 11h25 à la cantine de l'école où elle travaille, sauf les matins où elle doit se rendre chez des particuliers pour faire le ménage. Le reste de la journée, elle reste à proximité de Monestier de Clermont pour travailler en tant que femme de ménage.

Le Mercredi elle travaille de 7h45 à 18h30 au centre de loisir de Mens.

Le jeudi elle n'a pas de ménage à effectuer, elle en profite pour faire les courses à Intermarché, pour les choses essentielles, pour acheter des produits frais ... Elle dit ne prendre que l'essentiel car les prix

sont élevés comme il n’y a pas de grande surface dans le Trièves. Une fois par mois elle effectue les grosses courses “en bas” pour denrées non périssables car c’est moins cher.

Quant à la fin de semaine, Lorène confie : “le weekend on vit aussi, donc on utilise la voiture”. En effet, cela leur arrive d’aller en ville notamment à Grenoble, pour se changer les idées, aller voir un concert. Régulièrement, Lorène se rend à Grenoble pour les RDV médicaux, souvent le samedi.

Le reste du temps, Lorène et son mari voient leurs amis chez eux. Ils évitent de descendre, ils préfèrent inviter.

Rapport à la voiture

Lorène met 30 minutes par trajet pour se rendre quotidienne à ses activités professionnelles. Cela quatre fois par semaine.

Elle trouve son temps de trajet correct en termes de temps. Mais l’hiver, lorsqu’elle termine à 19h15 c’est plus compliqué, “mais on n’a pas le choix” dit-elle. Arrivé à l’automne, il fait nuit plus tôt, il fait froid et alors quand il y a la neige “c’est la panique”, surtout quand certains ne sont pas équipés et qu’alors ils bloquent tout.

Rapport au coût de la mobilité

Lorène ne calcule pas combien les trajets lui coûtent, “sinon honnêtement je pleure” nous dit-elle. Elle sait qu’elle met de l’essence toutes les semaines. Elle ne tient pas de budget mais voit au coût par coût. Et en fonction de ce qu’il reste ils ont des loisirs.

“Heureusement qu’on vit à deux” nous confie-t-elle. De plus, sa voiture roule au Diesel et ne consomme pas grand-chose. Elle ajoute qu’ils ont pris une assurance la moins chère possible, qui assure le strict minimum.

Elle nous confirme qu’ils font attention à leurs dépenses, ils n’ont pas le choix selon elle. Ils vont à “l’essentiel” en termes de besoin. Sachant que le plus important c’est de mettre de l’essence dans sa voiture pour se rendre au travail, ils commencent le mois par le plein et ensuite seulement ils voient “ce qui leur reste”.

Ils font attention tous les mois, quitte à réduire leur dépenses “un peu partout”. C’est d’autant plus difficile parce qu’ils ont des enfants, avec notamment des rendez-vous pour leur fille (orthodontiste) et qu’il faut l’emmener à Grenoble les weekends. Cela ajoute encore des trajets. Certains mois sont moins compliqués que d’autres. Et certains mois où les RDV médicaux s’enchaînent tout comme les chèques. “Au bout d’un moment ça a forcément un impact sur les dépenses”. Plusieurs fois ils se disent : “ça on aimerait bien mais on ne peut pas”.

Adaptations

Lorène ne prend jamais l’autoroute qui est à 3,90e sur son trajet.

Alternatives

Lorène n’a rien envisagé comme solution pour améliorer son mode de vie.

Déménager est hors de question, ils sont bien où ils sont.

Changer de mode de locomotion paraît impossible pour elle. Elle n'a pas d'autres choix étant donné qu'elle travaille en coupure et qu'elle a des horaires variables. Concernant les transports en commun il y a une ligne de train à dix minutes en voiture de son domicile mais ils parlent de la supprimer donc elle ne compte pas dessus.

Concernant le bus, il y en a mais ce n'est pas envisageable au vu de ses horaires de travail. Elle ne connaît pas les tarifs mais pense que c'est cher dans tous les cas. Et pour les rendez-vous à Grenoble elle n'a pas envie de perdre davantage de temps dans les transports le weekend alors qu'elle n'a pas de temps pour elle la semaine.

Changer de boulots lui paraît impossible également, "On a plus 20 ans" ironise-t-elle.

Scenarios

1. Augmentation des prix du carburant

"Là il faudra vraiment calculer, déjà là en venant travailler je ne suis pas sûre d'y gagner mais alors si ça augmente." Si Lorène dépense plus qu'elle ne gagne ce sera très compliqué. Sachant qu'elle gagne le SMIC.

Il faudrait trouver un autre travail, ce qui n'est pas gagné. "Si je viens travailler à 30 minutes de la maison ce n'est pas pour le plaisir, c'est que je ne trouve pas vers chez moi".

Mais une chose est sûre, Lorène ne descendra pas à Grenoble pour chercher du travail pour autant. Le problème serait le même, trop de distance à parcourir, à moins d'avoir un très bon salaire.

Changer de travail : "Carrément. Mais ça dépend où et dans le Trièves ce n'est pas simple".

Déménager : non. On tient à notre cadre de vie. Ils ont des animaux (chevaux etc.). Ils ont une qualité de vie qu'ils ne souhaitent pas abandonner. Même si elle est consciente que c'est un choix de vie.

2. Durcissement des règles :

"Ça me fait bien rire".

Lorène a une voiture de 1999, mais elle n'a pas les moyens d'en changer. Elle ne peut ni s'acheter une voiture neuve, ni une électrique. Et du coup régulièrement ils ne peuvent pas descendre à Grenoble lors des pics de pollution. Leurs deux voitures ne sont pas aux normes. Mais ils ne peuvent pas faire autrement.

"Je veux bien rouler pour la planète mais je veux les moyens qui vont avec".

Demain s'il faut faire un crédit pour voiture électrique plus prendre une assurance plus chère, ce n'est pas possible.

Selon Lorène, c'est un problème de société global dont les dirigeants doivent prendre conscience. Ils doivent prendre en compte le ressenti, le mal être des gens. Beaucoup de personnes dans son entourage ont des travaux alimentaires, "donc qu'ils arrêtent de nous assassiner encore plus".

Elle se demande ce qu'elle est sensée faire.

Lucas, "Les trente derniers jours du mois étaient les plus durs"

• Profil : Les attentistes

L'entretien réalisé le 6 novembre au bar V&B à Saint Martin d'Hères à 17h30.

Lucas a 31 ans, il est cadre. Ingénieur pour une entreprise de prestation en informatique. Il est à temps-plein. Son entreprise possède des projets en interne, ou ils prennent du personnel pour travailler sur l'extérieur. L'entreprise possède une activité sur Grenoble, mais également dans d'autres villes en France. Son travail ne l'amène pas à se déplacer, mis à part pour des formations, où les déplacements sont pris en compte par l'entreprise. Il est originaire de Savoie, de Chambéry. Il possède une Peugeot 307 qui a plus de quinze ans.

Description rapide de la commune de résidence :

Saint-Martin-d'Hères est une commune limitrophe à Grenoble qui comptait en 2015 38 479 habitants, celle-ci est donc très bien desservie par les transports en commun dont le tramway. Son domicile se trouve à une quinzaine de minutes de la Gare de Gières. L'arrêt de TC le plus proche se trouve à moins de cinq minutes à pied.

Rapport au territoire :

Aujourd'hui Lucas vit à Saint-Martin d'Hères en collocation. Il va essayer de déménager dans peu de temps, pour suivre l'activité de son entreprise qui va se déplacer. Il va se déménager pour limiter un maximum les frais de transport, mais surtout la durée, qui aujourd'hui est le plus gros problème pour lui. Son choix résidentiel est uniquement dû au travail. Il est sur la commune depuis un an.

Journée type :

La journée type de Lucas est un départ en voiture le matin, il mange dans la zone le midi, en se déplaçant à pied, puis il rentre le soir en voiture. Maintenant, il profite du fait de ne plus prendre sa voiture pour des déplacements autres que ceux qui concernent le travail. Les week-end, lorsqu'il retourne sur Chambéry, il essaye un maximum d'utiliser le train. Il se déplace souvent avec beaucoup de matériel informatique, et il a une certaine appréhension à être dans les transports en communs avec ce matériel de grande valeur.

Pendant l'année 2018, lorsqu'il devait faire les trajets Grenoble-Chambéry chaque jour, il empruntait l'autoroute. Les jours avec personne sur la route, il pouvait faire le trajet jusqu'à Crolles en trente minutes. Les jours d'embouteillage, il pouvait mettre jusqu'à une heure trente pour arriver jusqu'à Crolles. A cette durée, se rajoute, les embouteillages d'entrée sur Grenoble, qui peuvent monter jusqu'à une heure pour faire Crolles-Alpexpo. Il a tenté quelques fois d'emprunter la route nationale depuis Grenoble pour gagner sur le prix du péage, mais il perdait trop de temps, près d'une heure en plus.

Les week-ends, il restait sur Chambéry pour ne pas faire des frais de transport en plus. Ses trajets Grenoble-Chambéry lui coûtait en moyenne 500 euros par mois, avec un salaire de stagiaire.

Rapport à la voiture :

A ce moment, il vivait très mal ses deux à trois heures de trajet par jour, en plus de son stage, des travaux à rendre pour le Master. Il voyait le temps dans les transports comme du temps perdu qu'il ne pouvait pas mettre à profit pour son travail ou sa formation. Il a "mis pas mal de chose de côté pour tenir le coup".

Rapport au coût de la mobilité :

La solution qu'il a trouvée pour solutionner ses dépenses, a été de déménager sur Grenoble, plus proche de son activité professionnelle. Ce déménagement a été rendu possible, une fois la formation finie, et un CDI signé. Il a simplement calculé qu'en dépensant 500 euros par mois dans les transports, il pouvait trouver un logement dans l'agglomération grenobloise. Il n'a pas eu de problème à lâcher ses attaches, ses proches, car pour lui c'était une nécessité financière qui prenait le dessus sur tout le reste. Il trouvait à cette période, même en étant logé chez ses parents, que les "trente derniers jours du mois étaient les plus durs".

Il a énormément souffert pendant plusieurs mois, pendant lesquels il a perdu sa voiture, ce qui l'a obligé à prendre les TC. Il s'est retrouvé à plusieurs reprises bloqué, ne pouvant pas se rendre sur son lieu de stage (alternance ?) à cause des grèves, et il ne pouvait pas se permettre d'être absent ou en retard, son diplôme était en jeu. Pour lui, il trouvait la somme qu'il dépensait trop élevée, lorsqu'il s'est rendu compte qu'il dépensait plus pour les transports que ce qu'il pourrait dépenser pour un logement, il a alors choisi de privilégier le logement, plus proche de son activité.

Alternatives :

Aujourd'hui il ne veut plus prendre le train, dans lequel il a passé trop de temps selon lui. Mais prendre les transports en commun comme le tramway ou le bus ça ne le dérange pas, il serait même prêt à prendre le vélo s'il était proche de son lieu de travail.

Ressenti :

Il voit comme une chance le fait d'être hébergé par sa famille sur la période de 2018. Il dit que cette chance lui a permis de ne pas avoir à amputer un budget nourriture ou loisirs pendant ces études. La période qui a suivi, celle de transition entre la fin des études et le début du CDI. Il dit avoir perdu de nombreux kilos en s'étant privé de nourriture pendant un certain temps.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Si demain le prix de l'essence atteignait trois euros, il accélérerait les démarches d'adaptation qu'il a déjà adopté, notamment via un autre déménagement plus proche de son activité professionnelle. Aujourd'hui sa situation professionnelle lui offre un certain confort par rapport à il y a un an en arrière. Si le prix venait à atteindre ce prix, il ne changerait pas ses habitudes quotidiennes liées au travail, le problème serait plutôt pour rentrer à Chambéry certain week-ends. Il irait du coup moins souvent, ou alors il envisagerait d'utiliser le train, ou alors organiser des covoiturages. Son état d'esprit n'est pas d'envisager, mais de réagir s'il n'a plus le choix au moment venu.

2. Les réglementations se durcissent sur la Métropole, seul les véhicules électriques ou de Crit'Air 1 ou 2 sont autorisés à circuler

Si les réglementations autour des voitures se renforçaient, il est conscient que sa voiture ne pourrait plus être utilisable. Il ne choisirait même pas de faire des travaux dessus, il opterait pour la casse puis acheter un modèle hybride ou électrique, même s'il se questionne sur la viabilité de l'électrique. Il se dit que sa situation, sans enfants, lui permet de s'adapter et de déménager ce qu'il a déjà fait, et qu'il envisage de refaire pour utiliser le moins possible les transports, surtout pour une question de temps aujourd'hui.

Marie, “je prends mon véhicule personnel parce que je ne peux pas faire autrement”

• Profil : Les contraintes

L’entretien a été réalisé au Grand Lemps, devant Marie Blachère de Colombe le lundi 4 Novembre 2019 à 17h30.

Marie a 46 ans, elle habite Charavines et se rend quotidiennement à Saint Siméon de Bressieux pour travailler. Elle met 1h aller-retour. Elle est enseignante au collège de Saint Siméon de Bressieux, ce qui n’est pas un choix mais une affectation du ministère de l’éducation. Elle a une fille et un fils et est divorcée.

Description rapide de la commune de résidence :

Charavines est une commune du pays voironnais de 1907 habitants, à 10 km de la Côte Saint André, qui comprend des petits commerces de proximité. Les zones commerciales, dont les supermarchés, se situent entre 10 Km et 13 Km à Colombe et Voiron respectivement. Charavines est une station touristique importante en raison de la présence du lac (de Paladru).

La gare la plus proche est celle de Chambéry. Il y a un bus qui relie Charavines et Voiron, mais sur le trajet de Marie aucun.

Rapport au territoire :

Marie habite dans la maison qu’elle a fait construire avec son ex compagnon et qu’elle a gardé après la séparation.

Déménager n’est pas du tout envisagé comme une solution, étant donné que les enfants sont scolarisés à côté, et que le cadre de vie est agréable. Marie adore les activités et les sports aquatiques alors se trouver proche d’un lac est vraiment une chance. La vie associative et la vie locale sont très riches. Les trajets et leurs coûts ne sont pas un facteur suffisant pour déménager. De plus déménager ne donne pas la garantie de pouvoir acheter un logement équivalent.

Journée type :

Marie part vers 7h15 pour arriver au collège vers 7h45. Elle termine en général à 16h30, puis elle rentre.

Le lundi elle va à la piscine à la Côte Saint André pour ne pas perdre trop de temps.

Le jeudi soir elle a des cours d’italien à Voiron , elle y va directement après son travail.

Rapport à la voiture :

L’utilisation de la voiture n’est pas quelque chose de trop pesant en termes de temps, elle considère que 30 minutes cela reste correcte. Au-delà, ça commencerait à être fatiguant. Les longs trajets ne sont pas trop pénibles, c’est l’occasion d’écouter la radio.

Sa fille va au lycée à Voiron donc prend le bus et est autonome. Et son fils va au collège de Chirens à 5km et prend le bus aussi (scolaire).

Rapport au coût de la mobilité :

Le budget voiture de Marie est assez important. Cela représente par mois environ 200 euros. Elle se dit chanceuse de ne pas avoir de péage. Elle ne bénéficie pas d'un remboursement partiel de ses frais de transport par son employeur mais elle effectue sa déclaration d'impôts aux frais réels. De ce fait, et parce qu'elle est divorcée avec 2 enfants à charge, elle n'est pas imposable.

Les 200 euros par mois qui sont à sortir chaque mois représente un budget conséquent, en plus de la séparation ce qui fait que les loisirs et les vacances ont diminué.

Marie a fait aménager ses horaires pour économiser un aller-retour en répartissant ses cours sur 4 jours au lieu de 5.

Alternatives :

Marie prend son véhicule personnel pour aller au travail car il n'y a pas de ligne de transport en commun, ni de train depuis sa commune de résidence pour y aller. "C'est le problème de la campagne, il n'y a pas de moyens de transport organisé".

Il y a un bus (le 2700) qui relie la Cote Saint André et Saint Siméon de Bressieux en 30 minutes. Mais Marie habite à 30 minutes en voiture de la Cote Saint André, elle doublerait donc son temps de trajet quotidien en prenant le bus.

Covoiturer au quotidien est difficilement envisageable car personne ne vit proche de chez elle et se rend à Saint Siméon de Bressieux (2876 habitants). De plus, le co-voiturage est compliqué et cela risquerait d'avoir des répercussions sur l'organisation de ses loisirs selon elle. Mais de temps en temps et lorsqu'elle le peut, et que ça ne bouscule pas trop l'organisation de sa journée, elle prend volontiers des personnes.

Marie considère toutefois que ce serait une bonne option pour faire baisser les factures et son empreinte carbone.

"Le problème de la campagne c'est qu'on a beau avoir des conviction écolo et avoir envie d'arrêter la voiture, s'il n'y a pas d'alternatives organisées, c'est une peu dur."

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Le trajet domicile-travail fait partie des frais incompressibles. Si le coût du carburant augmentait, Marie devrait plus se serrer la ceinture mais, dans le même temps, ne voit pas d'alternatives. "Je ne me vois pas faire 30km à vélo électrique".

Les loisirs seraient le premier poste à diminuer selon elle.

Mais en admettant qu'une ligne de train existe, elle ne pense pas honnêtement le prendre davantage. Elle ne ferait pas toujours l'effort de laisser la voiture, en tout cas pas tous les jours, car elle ne souhaite pas mettre une croix sur ses loisirs.

2. Les réglementations se durcissent sur la Métropole, seul les véhicules électriques ou de Crit'Air 1 ou 2 sont autorisés à circuler

Nous n'avons pas posé la question à Marie, qui ne se rend que très rarement à Grenoble.

Marie-Laure, “J’ai une Diesel, c’est pas pour le plaisir, c’est ce qui coûte le moins cher”

• Profil : Les contraintes

L’entretien a été réalisé au domicile de Marie-Laure, le jeudi 7 novembre 2019 à 17h.

Marie-Laure travaille à Monestier-de-Clermont et travaille à Eybens pour l’entreprise Petzl, fabricant d’équipements d’escalade. Elle a 37 ans et a deux petites filles âgées de 10 et 6 ans, son mari travaille aussi à une assez longue distance du domicile familial ce qui les obligent à avoir deux véhicules. Marie-Laure détient une Audi A3 diesel tandis que son mari a une Alpha Romeo Diesel.

Description de la commune de résidence

Monestier-de-Clermont est une commune du Trièves, appartenant donc à la communauté de communes du Trièves, la commune comptait 1427 habitants en 2016 (INSEE).

Monestier-de-Clermont est desservie par l’autoroute A51 et par la ligne SNCF reliant Grenoble à Gap. La commune ne compte qu’un seul endroit de distribution alimentaire avec un Intermarché Contact à la sortie de la ville.

Rapport au territoire

Marie-Laure et sa famille se sont installés à Monestier-de-Clermont il y a 5 ans avec pour principale motivation les tarifs immobiliers, ils habitaient à Pont-de-Claix auparavant et ont fait le choix de devenir propriétaire d’une maison ce qui les a mené à Monestier-de-Clermont.

Journée type

Marie-Laure travaille en 2/8 avec une semaine du matin où elle commence à 5h et finit à 13h, et une semaine de l’après-midi où elle commence à 13h et finit à 21h.

Lorsque Marie-Laure travaille le matin, c’est son mari qui emmène les enfants à l’école mais c’est elle qui récupère ses enfants à la sortie de 16h30. Dans le cas où Marie-Laure travaille l’après-midi, c’est l’inverse qui se produit, elle dépose ses enfants le matin et c’est son mari qui les récupère à 16h30.

Marie-Laure effectue ses courses de manière régulière, elle les réalise soit en sortant du travail lorsqu’elle est du matin soit elle part plus tôt lors des semaines de l’après-midi, pour les réaliser avant de commencer le travail.

Son mari a pu arranger ses horaires avec son employeur pour pouvoir organiser son planning en fonction des horaires de Marie-Laure afin de pouvoir déposer et récupérer les enfants à l’école.

Rapport à la voiture

Marie-Laure n'est pas embêtée par les bouchons puisque, par rapport à ses horaires, elle ne passe pas aux heures de pointe. De plus, travaillant à Eybens, elle n'a pas à traverser Grenoble.

Marie-Laure avait peur des trajets quotidiens au moment du déménagement à Monestier-de-Clermont, maintenant elle « ne voit plus la route passée ».

Pour elle, les trajets ne sont pas fatigants et très simples, elle voit ce temps comme un temps « posé ».

Concernant ses trajets du weekend : « Quand on fait 70 bornes par jour, on est plus à un aller-retour près ».

Rapport au cout de la mobilité

Marie-Laure ne sait pas réellement combien elle dépense par mois en fonction de ses déplacements. Elle pense faire un plein toutes les semaines et demie à deux semaines qui lui coûte environ 75€ multiplié par 2 car son mari a des dépenses assez similaires avec ses déplacements, ce qui représente un total proche des 300€ mensuels.

Rapport à la voiture sur les autres dépenses :

Marie-Laure considère ses fins de mois comme difficiles, mais pas à se priver de quelque chose pour mettre de l'essence, sa famille se fait plaisir mais de manière modérée.

« Si ce n'est pas le carburant, ce sera autre chose, on se prive, on fait les courses on regarde les prix, tout est cher aujourd'hui ».

Depuis son déménagement, Marie-Laure a du mal à se rendre compte du changement qui est intervenu sur ses dépenses liées à la mobilité, car pour elle c'est un tout avec l'augmentation du crédit pour la maison, etc.

Pour elle, c'est le prix à payer pour le cadre de vie et c'est sans regret, la route n'a aucune influence sur son jugement, quand elle est à Monestier-de-Clermont elle est dépaylée.

Alternatives

Marie-Laure ne peut pas envisager de covoiturer ou de prendre le train pour se rendre à son travail en raison de ses horaires peu pratiques. Elle pourrait seulement covoiturer avec des collègues de travail sauf qu'aucun n'habite à Monestier-de-Clermont, seule une personne habite près de Monestier-de-Clermont mais elle est dans l'autre équipe.

Même si elle pouvait prendre le train, Marie-Laure pense que cette pratique engendrait une forme de stress chez elle vis-à-vis des horaires.

Elle ne se voit partir de Monestier-de-Clermont, ni changer de travail.

« C'est compliqué de répondre à ce genre de questions quand on n'est pas sur le fait ».

Scenarios

Scénario d'augmentation des prix du carburant :

« Ça va être compliqué pour nous... je ne sais pas quoi vous comprendre, je me vois mal faire autrement pour aller au travail. »

Marie-Laure considère qu'elle paye suffisamment actuellement pour son carburant et se voit mal payer 3 euros le litre de diesel.

"A choisir entre changer de maison et changer de travail, je dirai changer de travail, mais trouver du travail ici..."

Scénario de durcissement des normes liées aux véhicules :

« Oui mais moi j'ai le truc qui pollue le plus (haha), mais bon c'est un diesel, faut pas rêver, c'est le truc qui me coûte le moins cher aujourd'hui ».

Marie-Laure critique les politiques publiques qui autrefois incitait l'achat de voitures diesel.

Concernant les voitures électriques : « Donnez-nous les sous, on achètera des voitures qui polluent moins ».

Marie-Laure fait en fonction de ses moyens et consciente de la préoccupation environnementale actuelle : « On est allé trop loin mais comment faire marche-arrière ? »

Si elle devait mettre une dépense de côté, ce serait les loisirs, elles enlèveraient ses enfants du sport, j'irai plus au restaurant une fois par mois » ; « On va pas se priver de manger ».

Pour Marie-Laure, il y a bien d'autres choses à changer pour l'environnement avant les véhicules, elle ne se voit pas faire des efforts budgétaires et priver ses enfants de quelque chose pour l'environnement. Elle considère cette approche comme égoïste et est consciente que si tout le monde faisait pareil rien ne se passerait finalement.

Mathieu, "Les transports en commun ce sont des vrais nids à microbes"

• Profil : Les rétifs

L'entretien a été réalisé dans la rue, proche de l'Alpexpo et de Grand'Place, le mardi 5 novembre 2019 à 12h45.

Mathieu a 27 ans, il vit à Saint-Egrève. Son ménage se compose de lui, de sa femme, ainsi que de leur fille de six ans. Il a pratiqué toute sa jeunesse les transports entre Grenoble et les extérieurs (TAG, SNCF). Mathieu est gérant d'un restaurant, ainsi que coach sportif les soirs et le week-ends. En plus de ses activités, il est éducateur de football pour les jeunes du club du GF38. Il est propriétaire de son logement.

Description rapide de la commune de résidence :

Saint-Egrève est une commune périphérique à Grenoble. Elle est très bien desservie en transport en commun avec la possibilité de se déplacer en tramway, en bus et en train. La commune propose également différentes zones commerciales ainsi que de nombreux services.

Rapport au territoire :

Mathieu vit à Saint-Egrève depuis qu'il est jeune. Entre temps il a vécu une courte période sur Grenoble, avant de revenir vivre à Saint-Egrève.

Journée type :

Ses activités ne lui offrent pas un planning fixe, il doit répondre aux problématiques qui sont différentes chaque jour : course pour le restaurant, clients à domicile en tant que coach sportif. Il fait également des trajets pour sa fille (école, activités), qu'il partage avec sa femme en fonction des plannings. Etant à son compte, il peut en cas d'urgence, se libérer pour sa fille. Son rayon de déplacement n'est pas très large, par contre il fait énormément d'aller-retours dans ce secteur. Il apprécie se rendre aux différents événements sportifs (FCG, GF38, Bruleurs de Loups) pour lesquels ils se déplacent uniquement en TC. Son activité de restaurateur étant proche de Grand'Place, il mange souvent au Centre Commercial, ou alors dans sa propre affaire.

Rapport à la voiture :

Son ménage possède deux voitures, la sienne et celle de sa femme. Les deux voitures sont Crit'Air 2 et 3. Sa voiture est une Audi A5 diesel. Lorsqu'il fait beau, que son planning le permet, et qu'il est motivé, il peut se déplacer en vélo uniquement.

Rapport au coût de la mobilité :

Mathieu juge que le prix de ses transports ne pèse pas sur ses dépenses et que pour lui, cela n'est pas un problème. De plus, selon Mathieu, le prix de ses déplacements n'a pas augmenté actuellement par rapport au passé.

En ce qui concerne les dépenses de déplacement, Mathieu n'a pas d'idée du cout de ses déplacement à la semaine et au moins, il sait cependant qu'il fait un plein de sa voiture toutes les semaines et demi. Selon lui, le cout de ses déplacements est très raisonnable étant donné que l'activité pour lequel il se rend en voiture lui rapporte plus que le cout du trajet.

Ressenti :

Mathieu considère que ces déplacements ne sont pas pesant dans sa vie quotidienne. Selon lui, ses trajets sont rentables, il déclare "gagner le triple" lorsqu'il se déplace, que ce qu'il dépense pour ces mêmes déplacements. Ce n'est donc ni un poids moral, ni un poids financier pour Mathieu.

Mathieu aimerait bien évidemment passer moins de temps dans les transports, c'est pour cette raison qu'il choisit la voiture plutôt que les transports en commun. Il n'a pas envie "d'être tributaire de la TAG ou de la SNCF", il en a "**trop souffert**" dans ses années lycées où il avait 1h30 de transports entre Saint-Égrève et Villeneuve.

Alternatives :

Mathieu serait prêt à prendre les transports en commun beaucoup plus souvent si leur fréquence, leur vitesse et SURTOUT leur propreté étaient supérieurs. Il est revenu à de nombreuses reprises sur la question de la propreté, qui pour lui est le plus gros frein avec la vitesse. Il ne tient pas spécialement à déplacer sa fille dans des "**nids à microbes**". Il n'est pas en mesure de donner une fourchette de temps passé dans sa voiture. Il sait simplement qu'il dépasse les 60km/jour.

Scénarios :

En ce qui concerne les scénarios sur la hausse du prix de l'essence et le durcissement des normes, Mathieu n'envisage pas de changer ses habitudes et continuerait à utiliser la voiture au quotidien car le confort, la rapidité, la propreté et la flexibilité de la voiture est un avantage qui est nécessaire pour lui. Cependant, si les transports connaissaient une amélioration niveau vitesse et propreté, il serait prêt à changer ses habitudes.

Guillaume, "Ma journée type, elle dépend beaucoup du rythme de mes enfants"

• Profil : Les adaptés

L'entretien a été réalisé le vendredi 8 novembre 2019 à 12h dans les locaux de l'entreprise où travaille Guillaume à Grenoble.

Guillaume habite à Vinay, situé approximativement à 50km de Grenoble, ce qui représente à peu près une heure de trajet. Il a 2 enfants âgés de 8 et 10 ans et sont en garde alternée avec leur mère, ils sont scolarisés à l'école primaire de Vinay. Il travaille au 12 rue Ampère et effectue le trajet tous les jours sauf le mercredi puisqu'il télétravaille depuis un an.

Description rapide de la commune de résidence :

Vinay est une commune du sud-Grésivaudan qui comprend un supermarché, les zones commerciales les plus proches sont situées vers Saint-Marcellin à 10 Km ou vers Tullins à 14Km. La commune est desservie par le train (gare ferroviaire) mais moins bien que la commune de Saint-Marcellin, ainsi que par des bus régionaux (VFD).

Rapport au territoire :

Guillaume est depuis 9 ans et demi dans la même entreprise à Grenoble et se rendait quand même à Grenoble pour l'université. Il a toujours effectué les trajets entre le secteur St-Marcellin/Vinay et Grenoble en voiture.

Journée type :

Lorsque Guillaume a ses enfants, il commence le travail à 9h30 pour éviter les bouchons, quand il n'a pas les enfants, il commence à 7h, pour une nouvelle fois, éviter les bouchons, mais il finit à 18h. Cela représente donc une grosse amplitude horaire, mais c'est nécessaire pour Guillaume afin de compenser les semaines où il doit garder et récupérer ses enfants.

Le télétravail le mercredi a été demandé par Guillaume puis accepté par sa patronne, ses horaires sont adaptés comme il vient de loin pour lui permettre d'éviter les bouchons.

Rapport à la voiture :

Guillaume justifie son utilisation de la voiture par rapport à ses enfants, pour lui la gestion des plannings est plus simple avec la voiture et plus rapide.

Pour comparer ce mode de transport avec le train, selon lui, il n'y a pas énormément qui partent de chez lui et inclus plus de déplacements. Il n'a pas envie de dépendre des trains par rapport aux grèves et retards surtout pour venir à Grenoble.

Rapport au coût de la mobilité :

Guillaume dépense entre 160 et 180 euros par mois en carburant sans compter les frais d'entretien de la voiture. La pépinière d'entreprises, pour laquelle il travaille, dispose d'un parking souterrain réservé ce qui a joué dans sa décision de prendre la voiture de manière quotidienne. Guillaume ne prend pas l'autoroute car il la considère comme trop coûteuse par rapport à ce qu'elle offre, il ne gagne pas assez de temps selon lui.

Au-delà du fait que la voiture soit plus adaptée sur un aspect pratique, pour Guillaume, elle l'est sur un plan économique puisqu'il déclare ses trajets en frais réels et sont donc déductibles des impôts. La voiture lui coûte cher au quotidien mais à la fin de l'année fiscale une grosse partie est déduite, ce qui l'avantage beaucoup.

Si Guillaume prenait le train, la moitié des frais serait prise en compte par l'entreprise mais l'autre moitié serait à ses frais, cela lui semble financièrement plus avantageux mais beaucoup moins sur un plan fiscal.

La voiture représente des coûts économiques plus avantageux que le train sur une année, ce à quoi on ajoute les avantages de flexibilité sur les horaires. Il a perçu une grosse différence de prix sur les carburants depuis 10 ans mais n'a pas ressenti d'impacts sur son budget, il considère cela comme une dépense intégrée à son travail pour laquelle il ne peut pas faire autrement et que, de plus, il intègre à ses déclarations.

Alternatives :

Guillaume envisagerait éventuellement de prendre le train si les gares étaient plus proches de ses lieux travail et de domicile et si ses enfants étaient plus autonomes.

Cependant, il utilise l'application Blablalines, il a commencé en tant que passager pour des déplacements personnels. Pour lui, le fait de proposer ses services en Blablacar n'est pas motivé par l'aspect économique mais plutôt pour rendre les trajets plus rapides et vivants. Il a décidé de s'inscrire à la vue du nombre de personnes qui effectuent le trajet quotidien entre la zone de son domicile et Grenoble. Mais en réalité, il considère que l'application est très peu utilisée, selon lui, peu de gens utilisent Blablalines sur sa commune à part au moment des grèves.

S'il avait la possibilité de prendre plus de gens, Guillaume le ferait volontiers, la route est très empruntée mais les horaires et lieux d'arrivée de chacun restent des facteurs qui bloquent vraiment l'usage du covoiturage selon Guillaume.

Il est embêté par le fait que beaucoup des voitures bloquées dans le trafic grenoblois sont des voitures avec une seule personne à l'intérieur, c'est pour lui la principale raison des embouteillages qui durent depuis son temps d'étudiant sans solution.

Ressenti :

Guillaume est lassé par les bouchons à l'entrée de Grenoble car le parcours est relativement fluide jusque-là, c'est pourquoi il a demandé à adapter ses horaires, au final, il passe peu de temps dans les bouchons désormais.

Il considère que ces temps de trajet restent du temps gaspillé mais ne sait pas vraiment comment il pourrait utiliser ce temps en train par exemple car il serait sur son téléphone ou à bouquiner et que cela resterait du temps perdu. Mais le fait de conduire ne le dérange pas car il en a toujours eu l'habitude.

Scénarios :

“J’enverrai ma voiture à la casse”, Guillaume commence déjà à regardé les voitures qui tournent au GPL, E85 ou hybrides. Mais il n’envisage pas de prendre un autre mode de transport ce qui conditionnerait vraiment un changement de mode de transport serait un changement du rythme de vie (il faudrait que les enfants soient plus autonomes). Il se tournerait quand même vers le train si les prix deviennent exorbitants et si la fréquence des trains était beaucoup plus forte.

Mais sinon il changerait seulement de voiture avec l’acquisition d’une voiture hybride qui pour lui présente plus d’avantages qu’une voiture 100% électrique (autonomie, recyclage des batteries, besoin énorme d’énergie).

Guillaume n’envisage pas de déménagement en grande partie pour ses enfants qui ont leurs vies à Vinay mais la sienne également, ce serait limite plus de changer de travail et de basculer sur le bassin de Valence, il est uniquement à Grenoble pour son boulot et s’y rend pour d’autres raisons très rarement.

Maud, « Tu te sens toujours punie »

• Profil : Les rétifs

L'entretien a été réalisé à la cafeteria du Leclerc de Chatte autour d'un café, le 9 novembre 2019.

Maud, 52 ans habite à Auberives-en-Royans et travaille en tant que laborantine dans un lycée à Valence. Elle habite avec son mari et à 3 enfants étudiants mais dépendants de leurs parents pour être amenés à la gare. Ses deux filles étudient à Grenoble, son fils est au lycée, en internat à Voiron.

Description rapide de la commune de résidence :

Auberives-en-Royans est un petit village de 382 habitants en 2016 et appartient à la communauté de commune Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté.

Le village possède un arrêt sur une seule ligne de bus Grenoble – Pont-en-Royans. La gare la plus proche est celle de Saint Marcellin (16km)

L'hypermarché principale/zone commerciale les plus proches se situent dans la commune adjacente de Saint-Marcellin, Chatte (15km). Il y a deux plus petits supermarchés plus près à Saint-Jean en Royans (Drôme, 8km) et à Saint-Just de Claix (3.5 km).

Rapport au territoire :

Leur lieu d'habitation a été choisi. Elle dit que c'est une occasion peu coûteuse qui s'est offerte à elle est son mari, la maison étant une ancienne propriété de ses beaux-parents. Le cadre de la campagne les a d'autant plus attirés pour élever des enfants. Ils ont accepté de « faire le taxi » pour les enfants pour s'adapter à leur activité et de covoiturer avec des mamans de son villages lorsque c'était possible. Le lieu de travail en revanche lui a été imposé entre Valence ou Grenoble, elle a choisi Valence pour le fait qu'il y ait moins d'embouteillages.

Journée type :

Pour Maud, une journée type est une journée où elle se lève à 5h30, elle part à 6h40 et arrive à 7h20 sur le parking de son travail. Elle ne se déplace pas pendant la journée et mange au lycée. Elle repart à 16h30 ou 17h pour être à 17h30 -18h chez elle. Les lundis elle se rends sur Pont en royans pour des cours de Chi-Kong et mercredi à La-Roche-de-Glun (près de Valence) pour des cours de Japonais (elle essaie de covoiturer 1sem sur 2 avec une collègue). Le vendredi elle va chercher ses enfants sur Saint-marcellins à la gare.

Ça lui arrive de s'arrêter le soir au Colruyt de Saint Jus De Claix sur sa route pour faire quelques courses et se rend le samedi matin sur Chatte (voisinant Saint-marcellin) pour faire de plus grosses courses au Leclerc. Elle se fait aider par ses filles de temps en temps. Après sa journée, elle préfère en général rentrer chez elle car elle est fatiguée. Ça lui arrive de profiter de la zone commerciale à la sortie de Valence (Le Plateau des Couleurs) pour des achats spéciaux. Elle essaie d'optimiser ses trajets.

Rapport à la voiture :

Pour ses déplacements, Maud ne s'est pas trop posé la question, ça lui paraissait évident : c'est avec sa voiture. Si elle y réfléchit un peu, elle aimerait covoiturer mais elle ne trouve rien correspondant à ses horaires car ils ne sont pas fixes. Elle a essayé de prendre le train à Saint Marcellin (la gare de Saint-Hilaire est plus proche, mais il y a moins d'horaires) jusqu'à Valence mais finalement cela s'avère plus être une contrainte car elle se retrouve dépendantes des horaires et son temps de trajet est augmenté : elle a essayé cette solution 3 mois et s'y est résolu car trop de retards, trop de contraintes

horaires, elle devait enchaîner avec un bus derrière... Elle met 35 min à 45min pour aller au travail en voiture, contre presque 1h30 en train (temps de trajet quasi doublé).

Son véhicule personnel est une Mégane achetée d'occasion roulant au diesel. Elle fait 90 km par jours, et a choisi ce carburant pour effectuer ses longs trajets à moindre frais de carburants. Son mari bricole sur la voiture quand c'est nécessaire. Elle réalise deux à trois pleins par mois à 70 litres, soit environ 80 euros le plein. Elle estime ses factures en carburant entre 200 et 250 euros par mois. Son emploi du temps est calé sur celui d'une année scolaire : elle a une semaine de vacances toutes les 7-8 semaines où elle effectue moins de trajets, réduisant un peu la facture.

Rapport au coût de la mobilité :

Maud estime que la part du budget liée à la mobilité coûte cher au ménage et dit qu'elle a beaucoup augmentée (elle paie autant en plein avec une petite voiture que quand elle avait le monospace familial). Le train lui reviendrait moins cher. Elle arrive à supporter le coût financier de la voiture, mais elle admet que le train est une possibilité envisageable, bien que contraignant dans l'organisation de sa journée (horaires de travail).

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Si le litre d'essence passe à 3 euros, Maud pourrait sérieusement envisager l'abonnement du train et toutes les contraintes que cela engendre. Elle a l'impression d'être « *punie* » d'utiliser ce type de transport, car elle n'a pas d'autres choix réels et que ça lui enlève de libertés : elle n'aura pas les horaires qu'elle veut, elle va devoir s'organiser autrement, elle dépendra des retards...

Professionnellement, elle est dépendante des grandes villes (c'est là que sont les lycées). Elle pourrait envisager de déménager pour se rapprocher de son travail car ils viennent de finir de payer leur maison. Elle estime par ailleurs que si le prix de l'essence augmente, il n'est pas question de toucher aux autres postes de dépenses et notamment celui des loisirs. Elle préférerait essayer de jouer sur la flexibilité de son emploi du temps pour trouver des horaires plus convenables à des activités sur Valence même.

2. Les réglementations de circulation se durcissent sur la Métropole

Concernant son avis sur le diesel, elle émet des réserves sur le discours lié à sa forte pollution. Elle doute qu'avec les progrès récents faits sur les véhicules diesels ceux-ci polluent plus que les véhicules essence. Tant qu'elle peut garder son véhicule, elle le garde. Et si vraiment elle devait le changer car il pollue trop, elle prendrait un nouveau véhicule moins polluant d'occasion. Le véhicule électrique est un choix impossible pour elle pour le moment au niveau de l'autonomie de la batterie. Il n'y a pas de bornes dans son village ni près de son lycée.

Ressenti :

Sur la fin de l'entretien, elle souligne plusieurs choses : il y a énormément de gens travaillants de Romans à Valence ou de Valence à Romans et pourtant, un bon nombre prend la voiture. Il y a pour elle un vrai problème d'horaire dans l'offre ferroviaire. Elle dit : « *des horaires de trains tôt le matin, c'est comme la culture : ce n'est pas rentable mais pourtant on en a besoin* ».

Elle aimerait également que l'on se soucie d'avantage du transport en milieu rural que dans les villes. « *C'est super ce qui se passe sur Grenoble, mais ce n'est que pour les grenoblois. Quand il y a les contraintes de pollutions, Saint-Marcellin / Grenoble tu le payes ton train ! Pourquoi ? Pourquoi est-ce qu'il n'est pas gratuit ?* » Elle resouligne la dépendance automobile de certaines personnes et le manque de considération des pouvoirs publics. Elle souligne également que c'est plus rentable

lorsqu'il y a plusieurs voyageurs d'utiliser la voiture que de payer le billet de train à chaque fois, et que pourtant à Grenoble les parkings sont rares et coûtent cher. « *Tu te sens toujours punie !* »

Philippe, "la voiture électrique représente 50 à 70% d'économie de carburant"

• Profil : Les adaptés

L'entretien a été réalisé par téléphone le mardi 5 novembre 2019.

Philippe habite à Tullins et travail à Crolles à SM microélectronique (technicien en salle blanche, gestion des machines qui fabriquent les puces). Il y a une cinquantaine de kilomètre entre son lieu de résidence et son lieu de travail.

Il vit avec sa femme et ses deux filles de 11 et 14 ans qui sont au collège toutes les deux.

Description rapide de la commune de résidence :

Tullins est une commune du sud-Grésivaudan. De nombreux commerces et zones commerciales sont présents sur la commune. La ville est également bien desservie en transport en commun avec plusieurs lignes de bus ainsi qu'une gare ferroviaire.

Rapport au territoire :

Philippe-Olivier vit à Tullins car le coût de l'immobilier est moins élevé qu'à Crolles ou qu'à Grenoble. Crolles qui compose à peu près le même cadre de vie à un coût de l'immobilier beaucoup plus élevé.

Il y a eu une époque où ils auraient pu se rapprocher mais maintenant, il y a les amis, l'école, ils sont implantés.

Journée type :

L'usine fonctionne 24h24 7j/j et il y a 5 équipes qui se relaient. Philippe-Olivier fait partie de l'équipe de week-end, et travaille le vendredi (5h-13h30), le samedi (5h-17h) et le dimanche (5h-17h).

Il n'existe pas d'organisation en équipe pour covoiter car cela nécessite de trouver des personnes qui ont exactement les mêmes rythmes et qui habitent dans le même coin.

Le reste de la semaine, Philippe-Olivier s'occupe de ses filles, pour les emmener au collège, au sport le mercredi après-midi. La plupart du temps c'est tout en voiture, sauf si elles prennent le bus de manière autonome. Les activités sportives sont sur Moirans et Tullins.

Les journées sont rythmées par la météo, l'envie, la fatigue et les activités des filles (cours toute la journée ou non, petit bobo en milieu de journée, etc.).

Rapport à la voiture :

Le ménage possède deux voitures : une "Fiat 500" et une "Nissan Leaf" électrique.

Philippe-Olivier possède une voiture électrique depuis un an. Il a changé de voiture car c'était le moment. Il s'est tourné vers une voiture électrique pour des raisons avant tout économique.

Pour des raisons écologiques également, même si pour lui, utiliser une voiture électrique ne garantit pas d'être plus écologique (production de l'électricité, recyclage des batteries...).

Avec son véhicule il effectue 20 000 kilomètres par an.

Rapport au coût de la mobilité :

Il fait le constat que ses coûts de déplacements sont moins importants qu'avant : 6 euros les 200 kilomètres quand il recharge chez lui, sachant qu'il a l'opportunité de la charger au travail. Il recharge sa voiture tous les 200 km.

Passer à la voiture électrique lui a permis de faire de 50 à 70% d'économie de carburant.

Il ajoute que la voiture électrique consomme plus raisonnablement que le diesel. Les économies réalisées n'ont pas tant fait évoluer le pouvoir d'achat pour le moment car cela ne fait qu'un an.

Philippe-Olivier, confie que plus il dépense dans la voiture moins sa part de budget consacré aux loisirs est importante. Il ajoute que sa famille est habituée et fait avec.

Les kilomètres parcourus et le temps passé dans la voiture ne sont pas tellement plus élevé que lorsqu'il travaillait à Grenoble depuis le pays voironnais car si en kilomètre la distance est moins longue, le temps était similaire.

Le fait de ne travailler que 3 jours par semaine compensent le temps et la distance des 5 jours dans le passé.

Les allers-retours ne sont pas pesants. C'est 1h ou 2h de temps perdu par jour mais ce n'est pas pire qu'un rythme plus normal la semaine.

Le temps de trajet rajoute de la fatigue.

Il a changé de travail pour des raisons professionnelles pas de lien avec la mobilité.

Sabine, "je serai prête à payer plus pour avoir des transports plus performants"

• Profil : Les attentistes

Sabine a 48 ans, elle a trois enfants, elle habite à Lumbin, après Crolle et travaille dans un cabinet de radiologie dans le centre-ville de Grenoble. Sandrine et son mari ont trois enfants qui ont 22, 20 et 17 ans. Ils ont seulement la dernière de 17 ans à charge qui dépend d'eux pour les trajets. Les deux autres enfants sont étudiants à Lyon et Saint-Etienne.

Description rapide de la commune de résidence et offre de transports :

Lumbin est une commune du Grésivaudan. Elle compte aujourd'hui un peu plus de 2000 habitants.

Depuis chez elle, la gare la plus proche que Sabine peut trouver, est celle de Crolles-Bernin qui se trouve à 5km. L'arrêt de transport le plus proche, avec des passages du "Trans Isère Express 1" est juste en face de son domicile. Elle utilisait d'ailleurs ce bus dans le passé.

Rapport au territoire :

Sabine est originaire de Seyssins, et elle habite Lumbin avec son mari depuis 20 ans. Lorsqu'ils ont fait leur choix, ce dernier a été motivé par les prix des maisons qu'ils voulaient faire construire. Leur choix premier aurait été d'être proche de Grenoble, mais le budget qu'ils avaient ne correspondait pas. Ils se sont donc éloignés progressivement jusqu'à Lumbin où le prix devenait enfin plus accessible. A ce moment, leur choix était voulu du fait de la maison, mais également subi de par la distance. Lors de leur départ vers Lumbin, Sandrine et son mari habitaient Saint-Égrève.

Journée type :

Sabine n'a pas un horaire type. Elle a trois horaires différents. Pour le premier, elle commence à 7h45, ce qui l'a fait partir à 7h du matin. Lorsqu'elle commence à 8h, elle part à 7h05, pour éviter les embouteillages. Enfin, le troisième l'a fait commencer à 10h, et dans ce cas elle part à 9h10. Elle doit toujours compter environ une heure de trajet. Le midi, elle doit donc manger sur place, en centre-ville pendant sa pause de midi. Les soirs, elle finit soit à 16h, 18h ou 19h. Les trajets du soir, notamment à 16h sont beaucoup plus courts, elle met environ 30 minutes à rentrer chez elle. Ce sont les embouteillages de l'entrée sur Grenoble qui rallongent le temps de trajet le matin. Elle ne peut pas prendre le tram, qui part de La Tronche, car après 8h du matin, le parking relais est toujours plein. Sur une journée, elle passe un peu plus d'une heure dans la journée en voiture.

Les jours où Sabine ne travaille pas, elle essaye au maximum de ne pas utiliser la voiture, sauf pour se rendre à une salle de sport à 7km de chez elle. Pour éviter ce schéma, elle essaie un maximum de placer ses activités en fin de journée, lorsqu'elle finit à 16h pour optimiser son temps. Elle peut, lorsque le temps le permet, faire ses courses en vélo sur ses jours de repos. Sinon, elle s'organise pour faire ses courses en rentrant du travail.

Pour les activités des enfants, Sabine avait organisé, avec d'autres parents des « tours de garde » pour qu'un seul parent fasse les trajets à chaque fois. Pour l'école, ses enfants prenaient le bus scolaire, ou encore une fois, avec le même réseau, un seul parent récupérait tous les enfants à chaque fois.

Rapport à la voiture :

Avec son mari, ils possèdent deux voitures dans le foyer. Ce dernier est obligé de reprendre la voiture depuis quelques mois, mais pendant de nombreuses années il a pris les transports en communs pour venir, ces derniers étant financés par ST Grenoble. Il pouvait prendre l'Express en bas de leur domicile, jusqu'à la Presqu'île, devant son travail. Les voitures de leur foyer sont une "Fiat 500" pour elle, et son mari a une "Ford Mondéo".

Elle fait ses trajets quotidiens jusqu'à Grenoble. Elle a des difficultés pour se garer en centre-ville, mais elle a donc trouvé une solution pour s'adapter. En arrivant à l'entrée sur Grenoble, elle laisse sa voiture au niveau du parking des pompes funèbres. Elle utilise ensuite un moyen différent pour rejoindre le centre-ville. Sabine utilise notamment une trottinette pour rejoindre le centre-ville depuis les pompes funèbres. Depuis peu, elle a acheté une trottinette électrique à cause des tendinites à répétition.

Rapport au coût de la mobilité :

Sabine et son mari ont mis en place un tableau récapitulatif de ce que coûte les deux voitures de leur foyer. Ils prennent en compte le prix de la voiture, le coût de réparation, l'essence, et les différents contrôles, puis ils divisent la somme totale par le nombre d'année et par mois. Actuellement, la voiture de Sabine, lui revient à 250 ou 300€ par mois. Ce prix prend en compte toutes les dépenses, même le prix d'achat. Pour le prix réel de la voiture, en termes d'essence par mois, Sabine dépense entre 120 et 150€ par mois. Ce budget mobilités, n'est pas jugé difficile par Sabine. Elle pense que le budget nourriture est beaucoup plus important, et elle juge son budget voiture plus raisonnable. Elle nous dit qu'un cadri de course pour une semaine à 150€, est la même somme que pour un mois en voiture. Elle ne pense pas que les dépenses liées à la voiture soient trop élevées, car elle dépense près de 700€ par mois en nourriture, ce qui encore une fois, est pour elle la dépense excessive de son foyer.

Alternatives :

Avant Sabine prenait le bus, mais cette organisation était plus pesante pour elle, car elle perdait plus de temps. C'était par contre plus reposant d'un point de vue physique, mais ces bienfaits étaient contrastés par le stress de ne pas avoir la main sur le trajet. Sabine dit qu'elle perdait « une bonne heure aller, une bonne heure retour », puis les horaires ont changé. Ces changements, lui faisaient perdre une demi-heure, car ils sont dorénavant en décalage par rapport à ses horaires de travail. Sabine dit également qu'elle aime conduire, donc ce n'est pas un problème, mais que s'il y avait une offre plus conséquente de transport avec des horaires qui lui conviennent, elle n'hésiterait même pas à prendre le bus. Lorsqu'il neige, Sabine prend le bus, elle part à 6h du matin pour commencer à 7h45.

Si elle prenait les transports en communs :

- Chez elle – Gare de Brignoud : en voiture 13 minutes ou 18 minutes en bus
- Gare Brignoud – gare de Grenoble : 22 minutes
- Gare de Grenoble – travail : 10 minutes en tram

Total : 45 minutes ou 50 minutes si elle prend le bus pour aller à la gare de Brignoud. Cela ne prend pas en compte les temps d'attente et correspondance.

Ressenti :

Elle juge que les dépenses pour les transports ont augmenté ces dernières années, surtout le prix du ticket de bus. Prendre le ticket directement dans le bus lui revient à 3,10. C'est une des raisons pour lesquels elle ne prend plus le bus, en plus de cela, son travail ne rembourse plus une partie de l'abonnement.

Lorsque le prix de l'essence était passé à 1,50€ Sabine avait pris le bus.

Scénarios :

Scénario 1 : Ne serait-ce que lorsque le prix de l'essence avait atteint 1,50€, elle prenait le bus et ne se servait plus de sa voiture. S'il y avait une autre augmentation, elle se tournerait vers les transports. Les trois horaires qu'elle a mentionnés plus tôt, sont fait sur la même semaine à chaque fois. En revanche, elle ne sait pas quel jour elle fera quel horaire.

Scénario 2 : Si les réglementations venaient à se durcir, elle se tournerai vers une voiture hybride, solution à laquelle elle avait déjà réfléchi par le passé.

« Je serai prête à payer plus pour avoir des transports plus performants, avec des horaires de passage plus important, pour gagner une heure. Sur la journée, on perd une heure en voiture, quand on en perd deux en bus ».

Sandrine, "Conduire une voiture, c'est conduire sa vie"

• Profil : Les rétifs

Sandrine, 44 ans habite à Saint-Marcellin et travaille à Romans-sur-Isère au Lycée Triboulet en tant qu'enseignante de Français. Elle est mariée et a deux fils étudiants de 18 et 22 qui rentrent au foyer le week-end.

Elle dispose d'un véhicule personnel, son mari se rend au travail à vélo. Leur deuxième voiture sert principalement à ses enfants lorsqu'ils sont là et souhaitent se déplacer. Sa voiture est une Citroën C4 roulant au Diesel. Au moment de l'achat, elle a été motivée par ce type de carburant pour réduire les coûts sachant qu'elle allait effectuer des longs trajets tous les jours. Même si elle a conscience que ce n'est pas pour génial pour l'environnement, "peut être que la prochaine sera plus écologique" dit-elle.

Description de la commune de résidence :

Saint-Marcellin est une ville de 8 015 habitants en 2016 (Insee), et appartient à la communauté de communes Saint-marcellin Vercors Isère Communauté. Située au sud de Grenoble, c'est une ville aux portes de deux agglomérations de poids : l'agglomération grenobloise et l'agglomération Valentinienne. La ville possède une gare, quelques lignes de bus ainsi qu'une entrée/sortie d'autoroute.

Elle possède de nombreux commerces ainsi qu'une zone commerciale contenant un hypermarché (Leclerc) sur la commune adjacente de Chatte.

Rapport au territoire :

Sandrine et son mari sont venus depuis la Lorraine suite à une mutation professionnelle. En effet son mari a eu une opportunité à Saint-Marcellin, suite à quoi elle a demandé sa mutation elle aussi, sans savoir dans quelle commune elle aurait un poste. Par chance elle a fini par obtenir le Lycée de Romans-sur-Isère.

Lorsqu'ils sont arrivés, ils louaient une maison sur Saint-Antoine, la voiture était donc nécessaire. En 2002 ils ont eu une opportunité d'achat et ont alors décidé de devenir propriétaires sur Saint-Marcellin, là où les enfants étaient scolarisés. De plus, ils aimaient beaucoup le cadre de vie, l'aspect campagne etc. Par habitude, Sandrine a continué d'utiliser la voiture pour se rendre à son travail.

Journée type :

Sandrine effectue 18h de cours par semaine, ses horaires sont variables.

Si elle a cours le matin (le mercredi), elle se lève à 5h45 part à 7h et arrive à 7h45 pour commencer à 8h. Elle repart entre 10h et 11h et est chez elle à midi.

Si elle a cours l'après-midi, elle est de retour pour 19h.

Elle fait les courses le vendredi soir sur Saint-Marcellin.

Et cela lui arrive de dépanner les collègues, qui eux prennent le train, en les déposant à la gare.

Rapport à la voiture :

“J’adore conduire, j’adore être autonome. La voiture représente un sas entre chez moi et le boulot. Ce sont 30 minutes pendant lesquels j’ai du temps pour moi, j’écoute la radio, de la musique.”

Il est assez clair que Sandrine ne voit pas la voiture comme une contrainte, mais d’avantage comme une bulle de décompression. Elle tient à maintenir une distance entre les deux lieux de sa journée : domicile travail. Dans l’un elle est incognito, fait ses courses et ses activités, dans l’autre elle est enseignante et c’est tout.

Elle a même réfléchi à demander sa mutation à saint Marcellin, pour se rapprocher, aller à pied au travail, mais elle n’a même pas envie pour ces raisons de cloisonnement.

Le passage de 90 à 80km/h a légèrement rallongé le temps de trajet mais Sandrine trouve que 40 minutes sont largement supportables et lui conviennent. Ce n’est pas du tout pesant.

Lorsqu’il gèle ou qu’il neige, “A la limite”, elle râle un peu. Dans ces cas-là, la montée du Perier est un peu plus technique mais le reste du temps cela lui va parfaitement. Elle voit la voiture comme un bien être personnel.

“La voiture c’est plus qu’un moyen de transport”. Fini t’elle par dire. Elle nous rappelle que l’accès des femmes au permis est un évènement récent qui symbolise la liberté pour elle. “Conduire une voiture, c’est conduire sa vie”.

Rapport au cout de la mobilité :

Sandrine fait le plein deux fois par mois à peu près. Elle se dit chanceuse car son véhicule ne consomme pas trop. Elle ironise en disant : “Bon en fin de mois on met que 30 euros, mais cela reste faisable”.

Elle estime son budget essence a 100 euros/mois, ce qui ne représente pas grand-chose selon elle sur son salaire : 2300 euros.

Ils peuvent se permettre d’aller se balader les weekends dans la drome et à Lyon, et de prendre la voiture. De même, pour aller voir des expos sur Grenoble ils s’y rendent en voiture, ils ont d’ailleurs acheté la vignette Crit’Air.

“Nous on le ressent moins car Didier va à vélo depuis 1 an.” Son mari travaille à saint marcellin et a décidé d’abandonner la voiture, mais il a surtout relevé le défi pour s’amuser, prendre l’air et pour le côté nature. C’était plutôt un défi personnel qu’une question d’économie pour le ménage.

Alternatives :

Elle s’est questionnée sur une alternative mais le train, qui apparait logiquement sur cet axe, represente une grosse contrainte pour elle. Pour plusieurs raisons :

- Ils n’habitent pas à côté de la gare
- Cela nécessiterait de laisser la voiture a la gare de saint Marcellin
- Elle est chargée car elle emporte ses manuels + son repas du midi
- Cela représente trop d’incertitudes liés aux retards

Elle préfère de loin le confort de sa voiture.

Concernant le covoiturage, Sandrine covoiturerait avec sa voisine au début mais cela est vite devenu compliqué à cause des horaires. Toutefois elle trouvait cela convivial. Aujourd'hui elle n'a pas de collègue qui habite saint Marcellin, sinon elle en ferait volontiers.

Lorsqu'ils vont à Lyon, ils ont découvert un parking relais qu'ils utilisent souvent. Cela leur évite de rentrer dans le centre avec la voiture et c'est plus pratique.

Scenarios :

1. Si le prix du carburant double.

"Je pleure à grand coup, je refais mes calculs" ironise Sandrine. Elle ajoute : "Si j'arrive à le faire rentrer dans mon budget je m'y agripperai aussi longtemps que possible et si ça devient vraiment prohibitif, tant pis je me pencherai sur l'offre de la SNCF. Mais je perdrai beaucoup en confort de vie"

Elle serait prête à faire des sacrifices sur d'autres postes (loisirs) comme par exemple acheter moins de livre, ne plus aller au cinéma que d'abandonner la voiture pour aller au travail. "Je tiens trop à ma voiture pour aller bosser."

Si vraiment la voiture devenait un luxe qu'elle ne pourrait pas se permettre, elle trouverait un plan B. Ce plan B serait forcément le train car elle n'envisage pas d'autres solutions.

Demander sa mutation pour aller travailler à Saint Marcellin ce serait très compliqué, car avec les suppressions de postes elle serait obligée d'effectuer l'ensemble de ses heures sur plusieurs établissements différents et pour le coup elle serait encore plus dépendante de la voiture.

Déménager serait égoïste car ce serait demander à son conjoint de prendre le train pour se rendre au travail afin qu'elle puisse y aller à pied.

Dans le pire des cas, Sandrine envisage de changer de profession, repasser des concours, ou changer de structure.

Changer de véhicule : pourquoi pas, auquel cas il serait hybride. Moins polluant a priori, moins couteux.

2. S'il y a un renforcement des règles, une interdiction du diesel.

Sandrine a une voiture critère 2, à l'époque elle ne comprenait pas ce que cela signifiait mais aujourd'hui elle découvre les incidences que cela a.

Sur le plan environnemental elle comprend parfaitement la volonté de réduire ou d'interdire les véhicules polluants. Elle a conscience qu'elle ne fait pas un geste pour la planète en conduisant tous les jours.

Elle et son mari prévoient d'ailleurs de changer l'année prochaine pour une hybride.

Siem, “Dès que je signe mon CDI, je prendrai le bus parce que c’est moins fatigant”

• Profil : Les attentistes

L’entretien a été réalisé le jeudi 7 novembre 2019 à 14h, au restaurant Dubble où Siem travaille.

Siem a 32 ans, elle est employée du restaurant Dubble sur la presqu’île de Grenoble, depuis 3 mois. Elle habite à Tullins, chez sa sœur, avec sa mère et son frère. Après avoir beaucoup voyagé pendant plus d’un an, notamment en Australie et au Royaume-Uni, elle a décidé de revenir travailler à Grenoble, et a trouvé cet emploi au restaurant Dubble. Elle se sent bien avec son poste actuel, qu’elle occupait d’abord sous forme d’un essai, avant d’être embauchée définitivement en CDI.

Description rapide de la commune de résidence :

Tullins est une commune située à 7km au Sud-Ouest de Moirans, la plus grande ville aux alentours. La commune fait partie de la commune d’agglomération du pays Voironnais. Elle est desservie par le train (gare de Tullins) qui met 22 min pour Grenoble et le bus de Tullins à Oxford met 43 minutes.

Rapport au territoire :

Siem a toujours vécu à Tullins. Ses parents sont partis d’Algérie et se sont directement installés à Tullins. Ils sont par la suite restés à Tullins car ses parents n’aiment pas conduire, et que son père tient à son jardin.

Journée type :

Le matin, Siem commence soit à 8h, soit à 9h. Quand elle commence à 8h, le trajet peut être très long et contraignant (jusqu’à 1h), avec de nombreux ralentissements et embouteillages. En revanche, pour un début de journée à 9h, le trajet est plus court et agréable, car l’heure de pointe est passée. Elle pense de plus en plus à utiliser l’autobus. Pour elle, l’avantage du bus serait de pouvoir être moins fatiguée tant moralement que physiquement avant de commencer sa journée de travail. Elle juge les trajets en voiture fatigants.

Siem profite des jours où elle ne travaille pas pour aller faire ses courses. Pour s’y rendre elle n’utilise pas la voiture, dû au fait qu’elle habite très proche de l’ensemble des services à Tullins. Pour elle, la voiture n’est qu’un “outil” servant à transporter des objets lourds.

Rapport à la voiture :

Siem utilise la voiture que lui prête son frère, une Renault Clio 3, diesel. Elle se sert de sa voiture pour aller au travail presque exclusivement.

Elle met 25 minutes maximum. Sauf si elle doit venir pour 8h c’est “la misère”, 40 minutes.

Rapport au coût de la mobilité :

Siem fait environ un plein d’essence par mois. Elle a trouvé un moyen de ne pas payer le parking, ce qui lui permet de faire beaucoup d’économies. Même si elle a remarqué une importante hausse du prix de l’essence récemment, elle considère très bien gérer son argent et les dépenses liées au

transport rentrent largement dans ses frais. Cela est également rendu possible par le fait que sa sœur ne lui réclame pas d'argent, notamment pour le loyer.

Scénarios :

1. Si le prix du carburant double (3 euros)

Si demain le prix de l'essence augmente, Siem abandonnerait purement et simplement la voiture et prendrait le bus.

2. Si les réglementations de durcissent

Si les voitures classiques devaient être interdites dans la métropole de Grenoble, Siem n'aurait, encore une fois, pas de problème à abandonner la voiture, car "c'est la loi".

Sylvie, “Le train ne fonctionne pas avec mes horaires”

• Profil : Les attenti

L’entretien a été réalisé par téléphone, le jeudi 7 novembre à 14h30.

Sylvie a 34 ans, elle est responsable du magasin “Cache-Cache” à l’Espace Comboire depuis six mois. Elle habite à Chambéry. Elle travaillait auparavant dans un magasin de la même chaîne à Chambéry jusqu’au moment où elle a pris le même poste à Comboire.

Description rapide de la commune de résidence :

Chambéry est une ville de 59 133 habitants en 2016 (Insee).

Elle possède une gare desservant de nombreux territoire, des entrées et des sorties d’autoroutes reliées à Grenoble (A41, A43, A48).

Rapport au territoire :

Elle habite sur la commune de Chambéry depuis cinq ans. Sylvie est originaire du nord-est de la France, de Champagne-Ardenne. Elle et son mari se sont déplacés sur la région pour le travail, ne trouvant pas de contrat stable dans leur région d’origine. Son mari a reçu une proposition de travail sur Chambéry, et ils n’ont pas hésités. Elle travaille pour l’entreprise “Cache-Cache” depuis deux ans maintenant. Elle est arrivée dans la vente malgré elle à cette période, sa formation étant une tout autre branche. Sylvie possède un master en Ergonomie et Psychologie du Travail. La vente est un domaine qui lui plait à présent et dans lequel elle se sent bien. Elle a pu évoluer très rapidement jusqu’à obtenir la responsabilité d’un magasin en deux ans. Sur les cinq dernières années, la rupture a été totale, entre le changement de région, d’activité, de responsabilité, et maintenant de trajet. Le ménage de Sylvie ne possède pas d’enfant. Ils sont propriétaires de leur logement depuis deux ans, en centre-ville de Chambéry, à cinq minutes à pied de la gare.

Journée type :

Dans la semaine Sylvie a principalement deux journées types. Le matin généralement elle commence à 7h du matin, elle part de Chambéry à 6h et elle fait à peu près trois quarts d’heure de route pour arriver au magasin à 7h moins le quart et quand elle commence à 7h elle finit aux alentours de 15h et 16h et sa lui fait rentrée à la maison vers 17h30. Elle souligne que le matin quand elle part à 7h du travail, il y’a le rond- point juste au niveau de la zone du Comboire ou il y’a les bouchons et elle fait 20mn pour sortir du rond-point, puit elle prend la rocade et là s’est un peu compliquer pour sortir de cet embouteillage. Mais une fois qu’elle dépasse la rocade, elle peut circuler tranquillement jusqu’à son lieu de travail. Et pour son deuxième journée type, elle ferme généralement vers 11h et elle n’a pas de soucis de bouchon car à cet heure la zone de Comboire est libre, pas de souci de bouchon. Et le soir elle finisse et part du magasin vers 21h et met 40mn pour rentrer chez elle. Mais normalement

pour sa première journée type elle devrait commencer à 9h, mais avec ces bouchons elle préfère venir tôt pour éviter les embouteillages afin de finir plutôt.

Une journée type où Sylvie ne travaille pas :

Sylvie ne travaille pas les jeudis, si elle a des courses à faire en dehors de Chambéry elle prend sa voiture mais comme elle n'est pas loin du centre-ville de Chambéry, elle préfère se déplacer à pied afin de profiter des grandes promotions au niveau des magasins et éviter une charge de transport.

Rapport à la voiture :

Ils possèdent deux voitures dans leur ménage. Sylvie se sert de sa voiture pour aller au travail. Son mari qui travaille à proximité de son lieu de résidence se déplace quasiment toujours en vélo. Sylvie a comme modèle de voiture une "Kia Picanto" à essence avec un vignette "Crit'Air" de catégorie 1. Son conjoint quant à lui a une "Ford Focus".

Ressenti :

Sylvie souligne que ça fait 6 mois qu'elle fait des longs trajets, le premier mois était plutôt difficile parce qu'il fallait qu'elle s'adapte. En effet, elle tombait beaucoup dans les bouchons, et elle ne savait pas trop à quel moment partir de chez elle pour arriver à l'heure sur son lieu de travail. Cette routine a duré un an. Elle a finalement compris qu'elle devait partir très tôt le matin pour arriver à l'heure. Le plus dur pour elle a été de tomber dans les bouchons, ce qu'elle trouvait épuisant moralement. Mais si elle voit qu'elle ne pourra plus tenir elle va changer de job et se rapprocher de Chambéry.

Sylvie fait 140 km aller-retour par jour. Elle met 1h30 le matin et trois quart d'heure le soir pour se rendre sur son lieu de travail.

En parallèle, elle profite de ses jours de repos pour faire ses courses.

Rapport au coût de la mobilité :

Sylvie met un plein d'essence tous les quatre jours, soit 45 euros dépensés par semaine pour l'essence et 180 euros dépensés par mois pour les péages. Ce qui fait que l'utilisation quotidienne de la voiture lui coûte environ 450 euros par mois, ce qui constitue un budget assez conséquent.

Elle estime pour le moment ne pas avoir pour le moment de solutions réduire ses dépenses.

Scénarios :

Si demain le prix de l'essence augmente, Sylvie souligne clairement qu'elle changerait de travail pour se rapprocher de Chambéry. Elle explique qu'en aucun cas son budget en matière de loisirs ne serait impacté.

Sylvie ne trouve pas d'inconvénient à changer de voiture si demain on arrivait à interdire la circulation des voitures qui rejette les gaz à effet de serre car avant d'arriver à Comboire, elle a eu à changer de voiture et aujourd'hui avec ce job elle a encore changé de voiture.

Yann “Le train c’est économique, et ça me permet de produire et réfléchir sur le trajet”

• Profil : Les adaptés

L’entretien a été réalisé le 4 Novembre 2019 à 13h à la terrasse d’un restaurant de la Presqu’île à Grenoble.

Yann a 40 ans, il est chef d’une entreprise qu’il a créé il y a un an. Il a deux enfants qui ont 6 et 5 ans et une femme. Il effectue le trajet Lyon-Grenoble quotidiennement en train, mais se déplace en voiture autour de Lyon lorsqu’il fait de la prospection client. Il a travaillé quinze ans dans un gros groupe (Colas, aménagement urbain) et maintenant il est en mission sur le chantier Intensity qui sera le siège de Schneider. Nous avons choisi de l’interroger malgré tout car il ne prend le train que depuis peu de temps. Sa femme fait ses trajets exclusivement en voiture et essentiellement à l’intérieur de Lyon.

Description rapide de la commune de résidence :

Lyon est une des vingt métropoles françaises. En 2019 elle a été classée première du classement de la mobilité. Elle dispose de moyens de transport performants et diversifiés (métro, tram, bus et trolleybus, vélo, trottinettes). De plus, Lyon est très bien connectée au reste du territoire grâce à son aéroport et les nombreuses lignes ferroviaires à son départ.

Rapport au territoire :

Avant ils habitaient à Grenoble mais sont volontairement partis s’installer à Lyon d’où ils sont originaires. Aujourd’hui ils ne souhaitent pas du tout déménager.

Journée type :

Yann se lève à 5h30, comme il habite à côté de la Part-Dieu, il s’y rend en vélo. Il le laisse à la gare, prend le train à 6h12. Il arrive à Grenoble à 7h40, puis il prend le tram depuis la gare au chantier.

Le midi il mange dans les restaurants de la presqu’île (rue proche de l’arrêt Cambridge), il s’y rend à pied ce qui lui permet de prendre l’air. Le soir, il part aux alentours de 18h du chantier, prend le train de 18h22 ou 19h22 qui le fait arriver à Lyon soit à 20h soit à 21h.

Concernant les activités de ses enfants, “c’est la galère” mais Yann avoue c’est sa femme qui s’occupe de tout. Il reste seulement une journée par semaine à la maison en télétravail et en profite pour s’occuper des enfants. Il dépose les enfants à pied, à vélo, ou en transport en commun.

Rapport à la voiture :

Le foyer de Yann se compose d’un fourgon pour les vacances et d’une polo. Le fourgon consomme 8,5 litres sur un trajet Lyon/Grenoble, la voiture de sa femme (polo) consomme aux alentours des 7 litres. Les deux fonctionnent au diesel.

Yann utilise beaucoup la voiture lorsqu'il fait du travail de prospection dans la région lyonnaise parce que ce sont des endroits mal desservis en transport commun selon lui et donc l'usage de la voiture lui semble plus simple. Mais si c'était mieux desservi il se dit prêt à prendre les Transports en Commun.

En ce qui concerne ses trajets quotidien, Yann a utilisé la voiture pendant 15 ans ("15 ans de bilan carbone catastrophique où je passais mes journées, tout seul, dans ma voiture"). Depuis qu'il a son entreprise et qu'il doit se rendre à Grenoble, Yann effectue les trajets en train. Il les a effectués en voiture pendant 1 mois mais a arrêté pour des raisons économiques. Cela lui coûtait 20 euros aller-retour de péage, en plus de l'essence ce qui faisait un aller-retour à une quarantaine d'euros chaque jour. Maintenant grâce au train il fait des économies puisque son abonnement lui coûte 200 euros/mois soit 10/15 euros par jour.

Au-delà de l'aspect économique, Yann est très content de prendre le train. Même s'il avoue que le trajet est plus long (1h40), cela lui permet de travailler, de se poser. Il avoue "Je m'aperçois que c'est quand même plus simple de ne pas avoir à conduire, je peux produire, je me détends, et c'est moins cher, c'est quand même pas mal !".

Au final, ils ne prennent la voiture que lorsqu'ils sortent de la ville ou pendant les vacances, mais ils essaient également de prendre le train pour les vacances : deux fois l'année dernière ils sont partis en vacances en train avec les enfants.

Rapport au coût de la mobilité :

C'est surtout l'avantage économique qui a motivé Yann à changer de mode de déplacement. Mais il envisage le fait d'avoir une meilleure empreinte carbone comme une externalité positive.

Alternatives :

Aujourd'hui Yann est très content de l'organisation de ses trajets. Il ne regrette pas d'avoir arrêté la voiture pour le train. Et l'idée de déménager n'a jamais été envisagée.

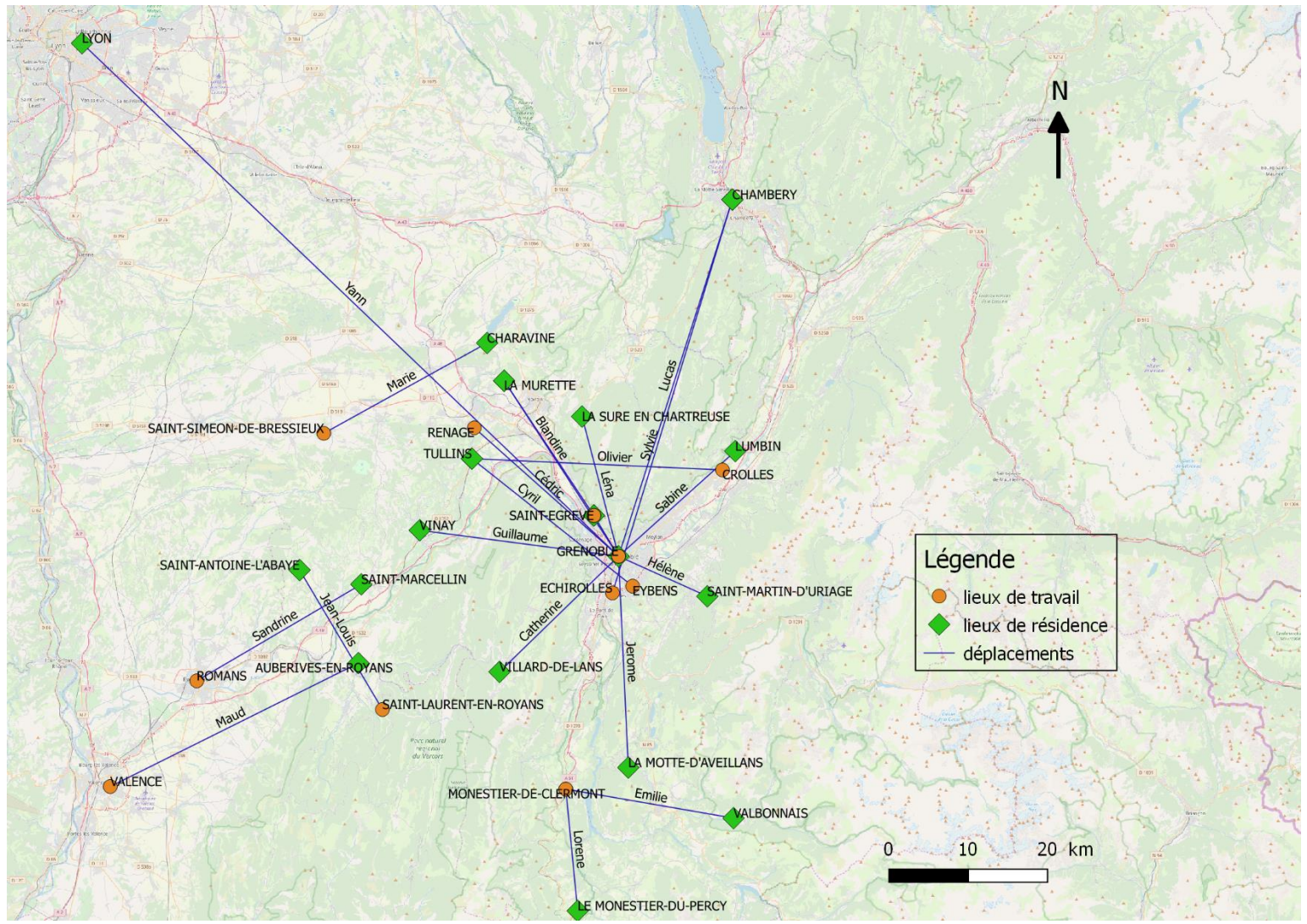
Avant de troquer la voiture pour le train, il a essayé le covoiturage mais il n'aime pas ça. Il n'aime pas discuter, et préfère être tranquille, en reconnaissant toutefois que c'est égoïste. Même si le train devenait plus cher que la voiture il continuerait à prendre le train car très pratique de se faire transporter et de travailler en même temps selon lui. Comme il a beaucoup de choses à faire cela lui permet d'optimiser son temps de trajet.

Ressenti :

Le coût de la mobilité n'est pas un poids pour Yann puisqu'il a sa propre société et qu'il facture ses déplacements comme frais de missions. Cela lui représente 260/280 par mois environ.

Nous n'avons pas réalisé la partie de l'entretien concernant les scénarios, étant donné que Yann effectue les trajets en train.

La carte des déplacements



Journal de bord de la semaine de terrain

Pour l'organisation générale de la semaine de terrain, il a été décidé de se retrouver tous les matins afin de définir l'endroit où va se rendre chaque groupe ainsi que de faire un débriefing de la veille et de faire un rappel des entretiens prévus dans la journée. Nous avons aussi mis en place un tableau récapitulatif de nos entretiens, que nous avons remplis à chaque fois que nous avions un contact (potentiel ou confirmé), avec des indications telles que "A recontacter" ou "Rdv fixé le..." et le nom, lieu de rencontre, numéro de téléphone et lieu de rendez-vous lorsque celui-ci est confirmé.

Dimanche 3 novembre 2019

Ce dimanche été consacré à la réalisation d'une première visite sur les terrains. Pour cela, nous avons formés deux groupes. Le premier est allé à Lans-en-Vercors et le second à Vizille. Ces territoires ont été choisis, car Lans-en-Vercors est une des zones choisies pour l'étude, et Vizille un lieu de passage entre Grenoble et La Mure. Dans ce territoire, le groupe a rencontré les commerçants et ont déposé des flyers concernant l'étude. Dans un bar, le groupe a pu décrocher un entretien d'un grand navetteur dans la semaine. Suite à cela, le groupe s'est rendu à Villard-de-Lans afin de réaliser la même démarche. Cependant, étant un dimanche vers 13h, la majorité des commerces étaient fermés. Des flyers ont tout de même pu être déposés dans des bars à Villard. Lors de cette journée, le groupe a eu pour confirmation que beaucoup de monde allait travailler à Grenoble qu'ils nomment "en bas".

Pour le second groupe, celui-ci s'est rendu à Vizille, car c'est une zone passante très importante pour les automobilistes souhaitant se rendre à Grenoble. Le groupe s'est d'abord rendu dans un café/PMU et a discuté avec les locaux. Suite à cela, le groupe s'est rendu dans une grande surface et a essayé plusieurs techniques pour trouver des contacts de personnes. Tout d'abord, le groupe s'est posté à l'entrée des caisses et a pu parler aux personnes mettant leurs courses sur le tapis. Cette solution n'est pas très pratique, car les personnes n'ont pas énormément de temps pour parler malgré qu'ils soient obligés d'attendre. De plus, le contexte bruyant des caisses de supermarché n'est pas favorable pour commencer la conversation. Cette manière d'aborder est encore moins pratique puisqu'à la sortie des caisses, les personnes ont fini leurs courses et n'ont généralement qu'une seule envie : rentrer chez eux. Ensuite, le groupe a essayé de se poster à une station essence lorsque les personnes font le plein de leur voiture. Cette solution est intéressante, car les gens sont obligés d'attendre pour remplir leur voiture ce qui fait qu'ils sont favorables pour écouter notre discours. Avec ces différentes techniques, plusieurs entretiens ont été trouvés dans la journée. Un des problèmes que l'on peut soulever cependant avec cette méthode, c'est que ce weekend était un weekend de vacance et donc beaucoup de personnes rencontrées étaient des personnes venant d'autres départements et rentrant chez eux après être venu voir leur famille.

Lundi 4 novembre 2019

Après une discussion de groupe sur les divers moyens de contacter de grands navetteurs, nous avons contacté des personnes étant inscrites sur Blablalines et sur Moov'ici. Grâce à cela, nous avons réussi à trouver quelques entretiens (4).

Ensuite, nous nous sommes dispersés en trois groupes dans des zones d'activités. Un premier groupe est parti dans la zone Comboire, un second dans la zone commerciale de Saint-Egrève et un troisième à Presqu'île.

À Comboire le problème est que la zone contient peu de lieux de restauration rapide donc peu de personnes venant manger ici le midi. Ils ont donc interrogé les commerçants pour savoir s'ils travaillaient à plus de 25 km de leur lieu de travail ce qui a permis de trouver plusieurs personnes pour réaliser des entretiens.

À Saint-Egrève, nous nous sommes installés dans le hall d'une grande surface ainsi qu'à ses abords. Lors de cette séance de recherche d'entretien, un gérant de la grande surface a demandé au groupe de ne pas déranger les personnes venant faire leurs achats et de bien vouloir partir, car le groupe se trouvait sur "une propriété privée ouverte au public", et aucune autorisation n'avait été déposée. Mais malgré cela, nous avons pu interpellé 8 personnes afin de leur expliquer notre projet et d'essayer de prendre des rendez-vous pour un entretien.

À presqu'île, nous pensions trouver des personnes n'habitant pas à Grenoble au vu de la présence des pôles d'emplois aux alentours. Nous avons parcouru les différents restaurants rapides de l'avenue (Paul, Dobble, Anka) et nous avons trouvés 4 personnes. À noter, beaucoup de personnes faisaient les trajets en camionnette de chantier.

L'après-midi, un groupe s'est rendu à Monestier-de-Clermont pour étudier le territoire et trouver des personnes à interroger sur celui-ci. Cependant, le groupe s'étant rendu sur le territoire un lundi, très peu de commerces étaient ouverts. Seuls trois bars / restaurant étaient ouverts à Monestier de Clermont et à Clelles ainsi qu'une épicerie. Des flyers ont été déposés dans les commerces dans l'espoir d'avoir de la visibilité. Suite à cela, le groupe s'est rendu à Grand-Place avec la même méthode que sur l'espace Comboire ce qui a permis de décrocher de nouveaux entretiens.

Le second groupe est parti à Vinay dans le Sud Grésivaudan. Le groupe du jour a déambulé dans la commune, à la recherche des quelques personnes qu'ils pouvaient trouver ce lundi, jour de fermeture de la plupart des commerces et pluvieux. Les quelques commerces ouverts ont accepté d'échanger avec nous, et de prendre des informations pour les faire circuler à de futurs clients et habitués. La forte pluie et le fait que ce jour soit un lundi n'ont pas réellement aidé à rencontrer des personnes. Par la suite, nous nous sommes rendus devant l'école pour tenter d'échanger avec des parents. En suivant les panneaux, le groupe s'est retrouvé devant l'école où des échanges avec les parents sur place ont eu lieu. Ce n'est qu'après vingt minutes de discussion avec eux, que ces derniers ont indiqué qu'une autre sortie d'école se trouvait au bout de l'impasse qui leur faisait face. Cette indication n'est arrivée qu'au dernier moment, lorsque les enfants sortaient de l'école, et les parents n'étaient plus disposés à échanger avec nous. Nous nous sommes ensuite dirigés vers Grenoble, en faisant plusieurs stops dans les différents centres sociaux, centres d'accueil pour enfants pour laisser des prospectus qui ont ensuite été affichés dans l'espoir d'attirer l'attention des personnes.

Mardi 5 novembre 2019

Ce matin-là, un groupe de trois personnes a réalisé un entretien à 9h chez une personne. Dans le même temps, un groupe de deux s'est mis en route en direction de l'ENSAG, et plus précisément du laboratoire CRESSON pour emprunter du matériel audio et vidéo.

Nous nous sommes retrouvés à 10h00, et après un bref débriefing, nous nous sommes réparti les territoires.

Un groupe de trois étudiants s'est mis en route en direction de Grand'Place, pour tenter de rencontrer des personnes pendant leur pause. Mais cela ne s'est pas révélé concluant, car les personnes n'étaient pas très réceptives ou manquaient de temps.

Le reste de l'atelier est resté à l'IUGA et se sont repartis des tâches : des membres ont réfléchi à des Moyens/lieux pour aller vers les gens, d'autres ont appelé des contacts personnels et trois rendez-vous sur Saint-marcellin ont été obtenus. D'autres ont commencé la retranscription des premiers entretiens réalisés. En fin de matinée, une affiche en format A3 a été réalisée puis imprimée en plusieurs exemplaires dans l'objectif de se poser dans des Zones d'Activités Commerciales et d'attirer l'attention des visiteurs.

À 15h15, un groupe de trois personnes est parti à Monestier de Clermont avec l'objectif d'attraper des personnes à la sortie des écoles dans une optique où arrivant quelques minutes avant, les parents seront plus facilement abordables. Cette méthode a porté ses fruits. Nous avons pu décrocher deux entretiens à réaliser jeudi 7 après-midi ainsi qu'un entretien téléphonique. Nous avons également pu réaliser un entretien directement avec une des maîtresses de l'école, et avons un entretien potentiel avec la directrice. Nous avons été de retour sur Grenoble vers 18h.

Les personnes restées à l'IUGA se sont divisées en deux groupes de 3 étudiants et ont décidé de se rendre sur des parkings relais, près des terminus de tram dans l'espoir que des voitures y soient garées et de voir des automobilistes partir ou arriver.

Un premier groupe s'est rendu à Monestier de Clermont afin d'assister à la sortie de l'école primaire et du collège. Nous avons réussi à obtenir 4 entretiens, dont un réalisé directement sur place avec une des institutrices de l'école primaire.

Le second groupe s'est rendu au parking relais du Prisme à Seyssins, terminus de la ligne de tram C, les résultats sont peu concluants, la plupart des personnes rencontrées vivaient dans des communes très proches du parking. Et il était difficile d'obtenir des entretiens, car la plupart de ces personnes n'avaient pas le temps de nous répondre ou n'étaient pas volontaires.

Mercredi 6 novembre 2019

Ce mercredi matin à 9h un groupe d'étudiants s'est rendu à HP à Grand'Place pour réaliser un entretien, un autre groupe est allé à la Caserne de Borne afin d'effectuer deux entretiens et enfin un troisième groupe est resté pour faire la retranscription des premiers entretiens et remplir le journal de bord. Lors de cette session d'entretiens, nous avons été confrontés à de nombreuses personnes qui venaient de Grenoble et qui utilisaient les transports en commun quotidiennement. Cependant, nous sommes parvenus à décrocher des entretiens avec de grands navetteurs.

Entre 11h et 12h un autre groupe de s'est rendu à l'école primaire de la Murette afin de trouver des parents d'élèves potentiellement grands navetteurs. Les résultats étaient plutôt satisfaisants. Quatre personnes ont accepté d'échanger avec nous et de programmer un rendez-vous. D'autres personnes n'étaient pas intéressées, car ils/elles utilisaient soit la marche soit les transports en commun pour se déplacer.

La journée s'est terminée par un entretien téléphonique à 18h d'une personne rencontrée à La Murette.

Jeudi 7 novembre

Au programme du jeudi, nous avons les entretiens à retranscrire ainsi que plusieurs entretiens à réaliser sur la pause déjeuner.

Après s'être retrouvée à 10h, une partie de notre groupe s'est donc attelée aux retranscriptions tandis que l'autre partie s'est rendue à la presqu'île pour réaliser des entretiens avec des personnes rencontrées en début de semaine.

L'après-midi, des entretiens téléphoniques ont été réalisés, et le journal de bord a été complété. Trois personnes parmi nous se sont rendues à Monestier de Clermont pour réaliser deux entretiens avec des personnes qui ont été rencontrées le mardi même.

Vendredi 8 novembre

Un premier groupe s'est rendu à 8h devant un hôpital de Grenoble pour un rendez-vous.

Un deuxième groupe quant à lui s'est rendu place Verdun pour un rendez-vous le midi, mais la personne devant venir n'était pas là. Il est alors rentré à l'IUGA pour retranscrire les entretiens de la veille. En milieu d'après-midi, deux personnes sont parties en direction de saint Marcellin pour 16h, afin de rencontrer des parents à la sortie des écoles, et leur demander s'ils acceptaient que l'on se revoie pour un rendez-vous ultérieurement.

Nous n'avons pas pu faire la sortie des écoles à cause d'un souci technique qui nous a fait prendre du retard, et nous sommes arrivés justes à temps au Leclerc (17h) pour un rendez-vous en face à face qui avait été fixé la veille. Ce contact était une connaissance personnelle d'un membre de notre groupe, nous ne l'avions pas rencontré nous-mêmes auparavant. Cet entretien s'est réalisé autour d'un café, puis nous sommes rentrés sur Grenoble.

Samedi 9 novembre

Cette journée a essentiellement été consacrée à la recherche de grands navetteurs dans notre réseau personnel. Un rendez-vous a été réalisé au Leclerc de Saint-marcellin autour d'un café à 11h. Deux autres rendez-vous ont eu lieu l'après-midi à Saint-Marcellin et à Saint-Egrève.

Plus globalement, cette journée a été pour nous une journée de repos après cette semaine intensive pour nous.

Au cours de la semaine suivante, la semaine terrain étant terminée, nous nous sommes occupés des derniers entretiens qui nous avaient été fixés.

Les scénarios profil

Les rétifs

Thématique	Questions principales
Identité	<ul style="list-style-type: none"> Pouvez-vous vous présenter rapidement ? (Travail, lieu de résidence, situation familiale) <p>Je m'appelle Maud, j'ai 52 ans. Je suis mariée et j'ai trois enfants de 16, 19 et 21 ans. J'habite à Auberives-en-Royans et travaille à Valence. Je fais les aller-retours quotidiennement avec mon véhicule personnel.</p>
Choix résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi avez-vous fait le choix de vivre là où vous résidez actuellement ? <p>Le choix du lieu de vie il a été fait plutôt logiquement, je suis originaire de ce coin-là, puis avec mon mari on a une opportunité avec l'héritage d'une maison familiale, donc on a saisi cette chance pour s'installer à Auberives-en-Royans. Cadre de vie de campagne, 15 ans d'habitat</p>
Ressenti face à cet éloignement des lieux de la vie quotidienne par rapport au domicile (positif ou négatif)	<ul style="list-style-type: none"> Comment vivez-vous le fait de faire de longs trajets (en distance et en temps) quotidiens en voiture ? <p>J'adore être dans ma voiture, c'est pour moi une habitude de faire des longs trajets, j'ai toujours connu ça, ça me permet de me retrouver avec moi-même, et limite maintenant je vois plus la route passée.</p>
Les dépenses de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> Avez-vous récemment modifié certaines de vos habitudes pour essayer de réduire vos coûts de déplacements ? <p>Y'a bien une gare, j'ai essayé, mais ça ne me correspond pas. Puis de toute façon, ça reste compliqué de modifier mes habitudes du fait de mes enfants et mes loisirs, je ne peux pas utiliser un autre mode de déplacement que la voiture.</p> <p>Je ne veux pas être contrainte par des grèves ou des retards. En plus, mes horaires ne sont pas fixes, donc c'est difficile de covoiturer.</p>

	La voiture très clairement, je n'y vois que des avantages
Scénario 1 – Hausse du prix de l'essence	<ul style="list-style-type: none"> L'Agence Internationale de l'Energie prévoit une situation de forte tension sur le marché pétrolier (insuffisance d'offre par rapport à la demande) dès le début de la décennie (2020.) Admettons que demain, le prix du carburant va passer à 3€. Que faites-vous ? <p>Je pourrais sérieusement envisager l'abonnement du train et toutes les contraintes que cela engendre. J'ai un peu l'impression d'être punie d'utiliser ce type de transport, je n'ai pas d'autres choix réels et que ça m'enlève des libertés : je n'aurais pas les horaires que je veux, je vais devoir m'organiser autrement, etc.</p> <p>Je pourrais envisager de déménager pour se rapprocher de mon travail. Je suis attachée à ma tranquillité, mon cadre de vie, mais si cette tranquillité n'est plus possible à Auberive, elle pourrait l'être ailleurs.</p>
Scénario 2 – Durcissement des normes	<ul style="list-style-type: none"> On imagine que la réglementation sur les véhicules se durcit prochainement (début 2020) pour respecter les engagements de lutte contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler dans le cœur de l'agglomération, ainsi que les véhicules possédant une vignette "Crit'Air" 1 et 2". Que seriez-vous prêt à faire si on en arrive à cette situation ? <p>Si vraiment je devais changer ma voiture car elle pollue trop, je prendrais un nouveau véhicule moins polluant d'occasion. Le véhicule électrique est un choix impossible pour le moment, au niveau de l'autonomie de la batterie, il n'y a pas de bornes dans mon village ni près de mon travail.</p>
Comment vous définiriez-vous en quelques mots par rapport aux situations énoncées précédemment ?	

Les attentistes

Thématique	Questions principales
Identité	<ul style="list-style-type: none"> Pouvez-vous vous présenter rapidement ? (Travail, lieu de résidence, situation familiale) <p>Je m'appelle Sabine (Seb), j'ai 48 ans. J'habite à Lumbin dans le Grésivaudan depuis maintenant 20 ans. Je suis mariée et j'ai trois enfants de 17,20 et 22 ans. Sur mes trois enfants, seule la dernière habite encore avec nous la semaine.</p> <p>Je travaille à temps plein dans un cabinet de radiologie en plein centre-ville de Grenoble. Je fais les allers-retours quotidiennement avec mon véhicule personnel.</p>
Choix résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi avez-vous fait le choix de vivre ici ? <p>On a fait le choix de vivre à Lumbin parce qu'on voulait faire construire et que les prix là-bas étaient plus raisonnables qu'à Grenoble et correspondaient mieux à notre budget. Et en plus on apprécie le cadre de vie "à la campagne" qui est beaucoup plus appréciable.</p>
Ressenti face à cet éloignement des lieux de la vie quotidienne par rapport au domicile (positif ou négatif)	<ul style="list-style-type: none"> Comment vivez-vous le fait de faire de longs trajets (en distance et en temps) quotidiens en voiture ? <p>J'utilise quotidiennement la voiture pour me rendre sur mon lieu de travail, cela ne me dérange pas mise à part les embouteillages que j'essaye d'éviter au maximum.</p> <p>Je ne veux pas dépendre des transports en communs, ne pas avoir la main sur le déroulé du trajet me stresse. En plus, les transports en communs ne sont pas assez flexibles (horaires, fréquence passage) et m'oblige à faire plusieurs étapes, ce qui allonge mon temps de trajet.</p>

Les dépenses de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> Est-ce que vous avez ces derniers temps modifiés certaines de vos habitudes pour essayer de réduire ces coûts de déplacement quotidien ou pas ? <p>Elle, pas de réponse.</p>
Scénario 1 – Hausse du prix de l'essence	<ul style="list-style-type: none"> L'Agence Internationale de l'Energie prévoit une situation de forte tension sur le marché pétrolier (insuffisance d'offre par rapport à la demande) dès le début de la décennie. 2020. Demain, le prix du carburant va passer à 3€. Que faites-vous ? <p>Si vraiment le prix du carburant venait à flamber, je me pencherais vers les transports en commun, c'est pas pratique de mon point de vue, mais je n'aurai plus le choix.</p>
Scénario 2 – Durcissement des normes	<ul style="list-style-type: none"> On imagine que la réglementation sur les véhicules se durcit au début de la décennie 2020, pour respecter les engagements de lutte contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. (Seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler dans le cœur de l'agglomération, puis les véhicules 5 et 6qé dans le reste de la métropole, etc.) <p>Que seriez-vous prêt à faire si on en arrive à cette situation ?</p> <p>Pareil, je prendrai les transports en commun, je serai même prête à payer plus cher le prix des tickets si ça pouvait rendre les transports en commun plus efficaces et performants.</p>

Les adaptés

Thématique	Questions principales
Identité	<ul style="list-style-type: none"> Pouvez-vous vous présenter rapidement ? (Travail, lieu de résidence)

	Je m'appelle Cyril, j'ai 40 ans. Je suis marié et j'ai deux enfants. J'habite à Tullins et je vais travailler à Echirolles au siège de HP tous les jours en voiture.
Choix résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi avez-vous fait le choix de vivre ici ? <p>Avec ma femme on a fait le choix de déménager à Tullins parce que les prix de l'immobilier étaient intéressants et que le cadre de vie proposé nous plaisait. On a pu acheter une maison avec un jardin alors qu'il y a encore un an on vivait à Grenoble en appartement.</p>
Ressenti face à cet éloignement des lieux de la vie quotidienne par rapport au domicile (positif ou négatif)	<ul style="list-style-type: none"> Comment vivez-vous le fait de faire de longs trajets (en distance et en temps) quotidiens en voiture ? <p>Je ressens les trajets comme une occasion de me retrouver avec moi-même. C'est loin d'être un instant pénible. Je préfère mettre plus de temps pour rentrer mais quand je suis chez moi je me sens mieux, c'est un peu le prix à payer pour notre tranquillité.</p>
Les dépenses de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> Est-ce que vous avez modifié ces derniers temps certaines de vos habitudes pour essayer de réduire ces coûts de déplacement quotidien ou pas ? <p>J'ai récemment investi dans une voiture électrique, une Renault Zoé, pour des raisons économiques. J'en avait marre de faire le plein de carburant toutes les semaines, je cherchais une réelle alternative.</p> <p>Quant au train j'ai essayé de le prendre, seulement les horaires et les grèves ce n'est pas possible quand on a une vie de famille.</p>
Scénario 2 – Durcissement des normes (Dans le sens où il faut qu'il change son mode de déplacement pour le coup ou nsm les scénarios pour les adaptés ?)	<ul style="list-style-type: none"> On imagine que la réglementation sur les véhicules se durcit au début de la décennie 2020, pour respecter les engagements de lutte contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. (Seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler dans le cœur de l'agglomération, puis les véhicules 5 et 6qâé dans le reste de la métropole, etc.)

5

	<ul style="list-style-type: none"> On imagine que les trajets à effectuer deviennent plus longs, mais que l'autonomie des batteries, pour les voitures électriques, ne change pas ou peu. <p>Que seriez-vous prêt à faire si on en arrive à cette situation ?</p>
--	--

Les contraintes

Thématique	Questions principales
Identité	<ul style="list-style-type: none"> Pouvez-vous vous présenter rapidement ? (Travail, lieu de résidence, situation familiale) <p>Je m'appelle Lorène, j'ai 45 ans. Je suis mariée et mère de 3 enfants âgés de 27, 23 et 13. J'habite à Monestier-du-Percy, une petite commune du Trièves à 25 km de Monestier-de-Clermont. J'ai trois emplois où je travaille en tant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> Femme de ménage chez des particuliers le matin, Animatrice de cantine le midi, Femme de ménage le soir à l'école de Monestier-de-Clermont.
Choix résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi avez-vous fait le choix de vivre ici ? <p>On habite dans le Trièves depuis 1997. Avant on habitait à Grenoble, mais on a voulu partir habiter à la montagne pour les enfants, pour leur offrir un cadre de vie à la montagne, qui est important pour nous.</p>
Ressenti face à cet éloignement des lieux de la vie quotidienne par rapport au domicile (positif ou négatif)	<ul style="list-style-type: none"> Comment vivez-vous le fait de faire de longs trajets (en distance et en temps) quotidiens en voiture ? <p>Mes trajets ne sont pas si longs que ça, 30 minutes c'est correct. Sauf en hiver il fait nuit, froid et la neige m'oblige à ralentir. Mais pas le choix. Ce</p>

6

	n'est pas les trajets en soi qui me content, c'est le cout.
Les dépenses de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> Est-ce que vous avez modifiés ces derniers temps certaines de vos habitudes pour essayer de réduire ces coûts de déplacement quotidien ou pas ? <p>Notre budget déplacement est conséquent. La voiture nous coûte chère et je n'ai pas le budget pour m'acheter une voiture électrique. Je ne peux pas non plus changer de mode de déplacement puisqu'il n'existe pas de ligne de train sur mon trajet. Mes horaires ne sont pas fixes, c'est difficile de s'adapter aux horaires de bus, qui ont eux aussi, des trajets peu réguliers.</p>
Scénario 1 – Hausse du prix de l'essence	<ul style="list-style-type: none"> L'Agence Internationale de l'Energie prévoit une situation de forte tension sur le marché pétrolier (insuffisance d'offre par rapport à la demande) dès le début de la décennie. 2020. Demain, le prix du carburant va passer à 3€. Que faites-vous ? <p>Là il faudra vraiment calculer, déjà là en venant travailler je ne suis pas sûre d'y gagner mais alors si ça augmente, je crois que ce ne sera même pas rentable de venir travailler. Si je dépense plus que je gagne ce sera très compliqué pour nous...</p> <p>La solution ce serait de trouver un autre travail, mais ce n'est pas gagné. Si je viens travailler à 30 minutes de la maison ce n'est pas pour le plaisir, c'est que je ne trouve pas vers chez moi. Le Trièves, niveau emploi, ce n'est pas ça.</p>
Scénario 2 – Durcissement des normes	<ul style="list-style-type: none"> On imagine que la réglementation sur les véhicules se durcit au début de la décennie 2020, pour respecter les engagements de lutte contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. (Seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler dans le cœur de l'agglomération, puis les véhicules 5 et 6qé dans le reste de la métropole, etc.)

7

	<p>Que seriez-vous prêt à faire si on en arrive à cette situation ?</p> <p>J'ai une voiture de 1999, je n'ai pas les moyens d'en changer, que ce soit pour une voiture neuve ou une électrique. Et du coup régulièrement on ne peut pas descendre à Grenoble lors des pics de pollution, nos deux voitures ne sont pas aux normes et on ne peut pas faire autrement.</p> <p>En fait, ça me fait bien rire, je veux bien rouler pour la planète mais je veux les moyens qui vont avec, et pour moi actuellement, c'est impossible.</p>
--	---

8

Les supports visuels

Les adaptés

Les adaptés ont déjà changé leurs pratiques de mobilité, ou alors, ils envisagent de le faire.



Cyril

40 ans, 4 enfants,
chef d'équipe chez HP



"On fait plus attention maintenant"

Les adaptés ont changé leurs habitudes pour être plus confortables financièrement. Ils révèlent faire plus attention à leurs finances maintenant.



"La tranquillité n'a pas de prix"

Les adaptés ont fait le choix de vivre en périphérie et ont préféré choisir de nouveaux modes de déplacement plutôt que de se rapprocher de leurs activités.



"15 ans de bilan carbone catastrophique où je passais mes journées tout seul dans ma voiture"

Les adaptés n'ont pas une forte attache à leur véhicule. Ils n'ont pas hésité à le changer. Les motivations sont aussi bien environnementales que financières.

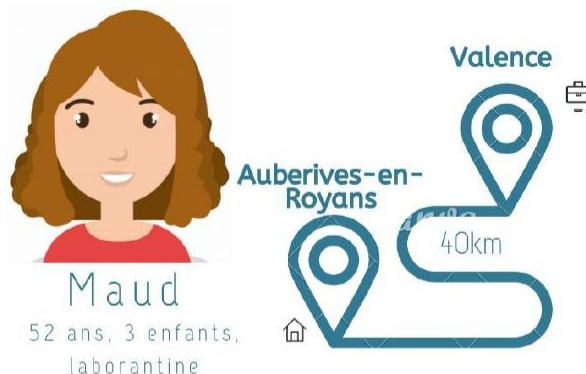


"Je n'hésiterai pas à vendre l'électrique pour prendre le train si le prix de la recharge augmente"

Face aux scénarios, les adaptés confirment qu'elles pourraient de nouveau modifier leurs usages.

Les rétifs

Les rétifs ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne. Ils sont attachés à leur cadre de vie, mais admettent qu'ils pourraient faire autrement.



"On est plutôt confortables"



Les rétifs ne connaissent pas réellement le montant de leurs dépenses. Ils ont une brève idée.



"Je ne m'imagine pas vivre ailleurs"

Les rétifs marquent leur attachement à leur commune de résidence. Ils y ont construit une histoire familiale et s'y sentent bien.



"La voiture, je n'y vois que des avantages"

Les rétifs indiquent plusieurs avantages à la voiture. La voiture est plus pratique pour un ménage avec enfants, c'est un gain de temps, voire d'argent grâce aux frais réels.



"Pourquoi pas acheter une voiture hybride"

Face aux scénarios, les rétifs évoquent l'achat de voitures moins énergivores

Les contraintes

Ils ont l'intention de changer leur pratique modale mais n'en ont pas la possibilité.



Lorène

42 ans, 3 enfants,
Animatrice et femme de ménage



"Je ne calcule pas car les déplacements impactent énormément ma paye".



Les contraintes ne contrôlent pas le coût de leurs déplacements parce que pour eux, c'est une dépense obligatoire.



"Déménager c'est hors de question"

Les contraintes marquent leur attachement à leur lieu de résidence. Ils ont choisi leur cadre de vie et ne souhaitent pas le changer.



"La voiture, je n'ai pas le choix"

Les contraintes estiment ne pas avoir de choix alternatif à leur voiture pour le moment, même s'ils aimeraient changer.



"Je veux bien rouler en voiture électrique mais qu'on me donne les moyens"

Face aux scénarios, les contraintes expriment vouloir trouver une autre alternative, mais que ce sera difficile pour eux.

Les attentistes

Ils ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne pour l'instant, par confort et habitude. Ils peuvent adapter leur mobilité, mais attendent un élément déclencheur.



Sebastien

48 ans, 3 enfants.

Employé dans un cabinet médical



"Je gère plutôt bien les frais"



Les attentistes ont un pouvoir d'achat confortable et font globalement attention à la gestion de leur argent.



"C'est un choix de vie"

Les attentistes ont cherché un juste milieu entre confort pour aller à leur travail et cadre de vie.



"Je prends la voiture parce que c'est plus pratique comme ça"

Les attentistes indiquent plusieurs avantages à la voiture, mais sont prêts à l'abandonner dès qu'ils estimeront que ce sera nécessaire.

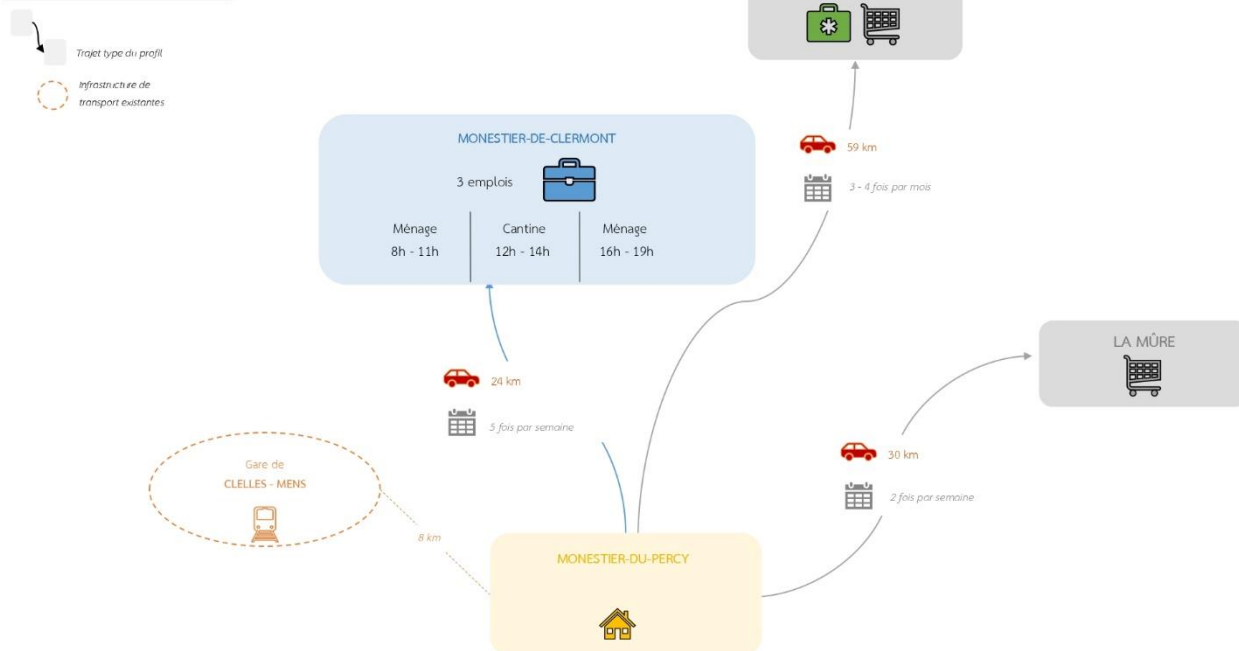


"Si l'essence augmente à nouveau je reprendrai les transports en commun"

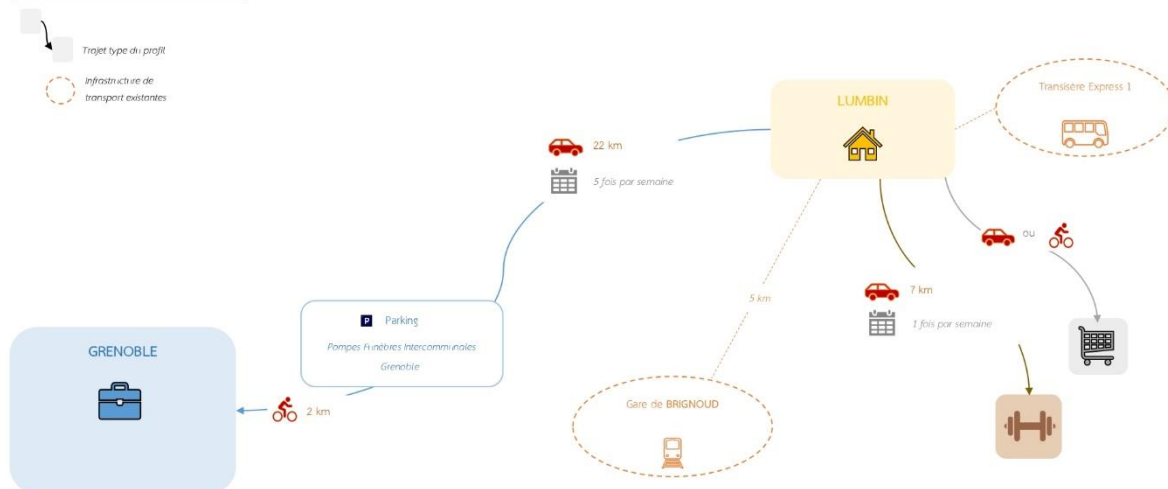
Face aux scénarios, les attentistes sont prêts à s'adapter

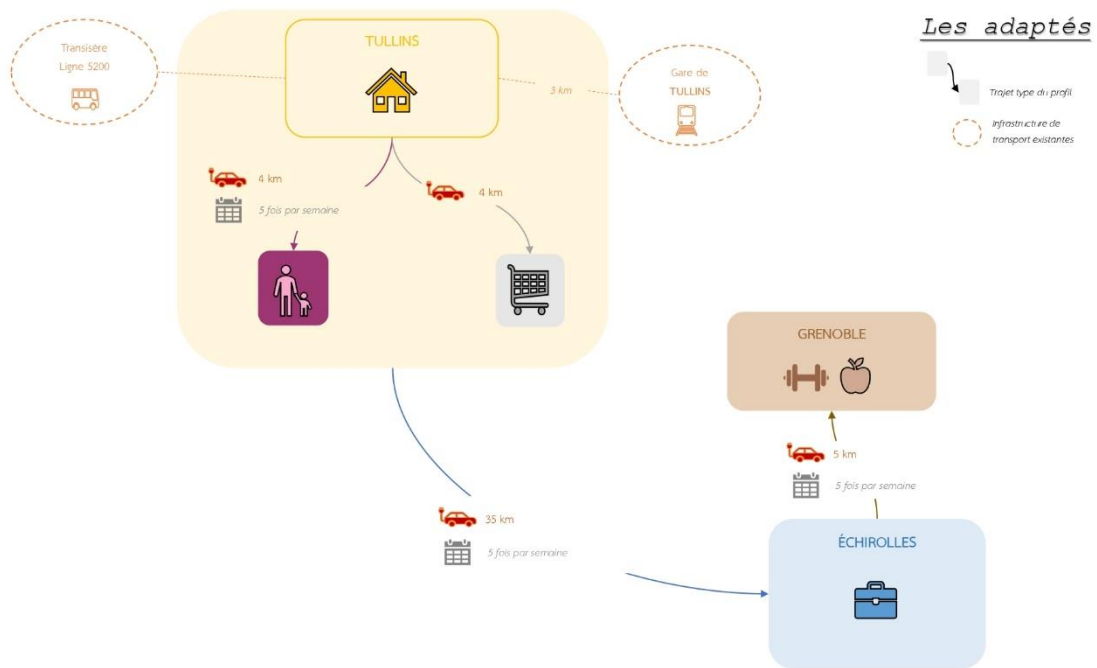
Les Schémas de déplacements

Les contraintes



Les attentistes





Les rétifs

