

Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie

Crédoc

Collection

des rapports

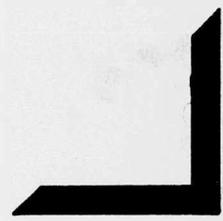
Octobre 1988

N° 48



ANALYSE METHODOLOGIQUE D'UNE ENQUETE D'OPINION SUR LES DEPLACEMENTS URBAINS

L'enquête ménage LYON 1986, questionnaire complémentaire n° 2



Crédoc - Collection des rapports.
N° 48. Octobre 1988.

CREDOC•Bibliothèque



Nicole TABARD,
Directeur de Recherche CNRS-CREDOC

ANALYSE METHODOLOGIQUE D'UNE ENQUETE D'OPINION

SUR LES DEPLACEMENTS URBAINS

(Enquête ménage LYON 1986, Questionnaire complémentaire n° 2)

Nicole TABARD

Cette étude est une suite un complément du rapport CREDOC-CETUR :
"L'opinion et les transports urbains", F. CHATEAU et N. TABARD, n° 24, Octobre 1987

Document disponible au CETUR et au CREDOC

Contacts :

Centre d'Etudes des Transports Urbains

8, Avenue Aristide Briand

92220 BAGNEUX

Tél : (1) 46 57 11 47

Département Etudes Générales

Pierre Lassave

Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie

142, rue du Chevaleret

75013 PARIS

Tél : (1) 40 77 85 40 - 40 77 85 41 - 40 77 85 42

Equipe Méthodologie des Pratiques Economiques et Sociales

Nicole Tabard

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>RESUME ET SYNTHESE</u>	1
<u>ENQUETE MENAGE LYON 1986 - TRAITEMENT METHODOLOGIQUE DU QUESTIONNAIRE NUMERO 2</u>	10
I - Une opposition entre les personnes s'exprimant et celles sans opinion	13
II - L'analyse séparée des deux groupes de personnes, description des typologies	19
II a) Analyse des personnes s'exprimant	20
A - Structure des réponses des personnes s'exprimant	21
B - Typologie des personnes s'exprimant	28
II b) Analyse des personnes sans opinion	41
A - Structure des réponses des personnes sans opinion	42
B - Typologie des personnes sans opinion	49
<u>ANNEXES</u>	59

RESUME ET SYNTHÈSE

On propose ici une méthode pour analyser un questionnaire d'opinion, prenant acte du manque de fiabilité de ce type d'information. Le principe consiste à isoler la part systématique des réponses fournies, née de leur cohésion. Cela revient à exprimer la ou les significations d'une réponse à une question par ses relations avec les réponses aux autres questions. On sélectionne ainsi les cooccurrences les plus significatives, on fait ressortir les proximités (et les oppositions) entre certaines opinions. Une réponse à une question prend du sens en fonction de sa position dans l'organisation de l'ensemble des réponses aux questions sur le même thème. Elle n'a jamais qu'un seul sens, le sens littéral qu'on lui prête spontanément et auquel se limitent souvent, à tort, les analyses de sondage.

Parler de cohésion entre les réponses ne présuppose pas la rationalité, l'absence de contradiction. Tout au contraire les contradictions qui émergent de façon systématique, ont nécessairement un sens.

Contrairement à ce qui est fait d'ordinaire, on ne compare pas entre eux des groupes sociaux, des types familiaux ou des types d'utilisateurs... pour voir en quoi leurs opinions diffèrent. Cela supposerait que chaque question ait pour tous le même sens, que la relation enquêteur-enquêté soit partout identique.

Cette analyse repose au contraire exclusivement sur les *opinions*, la recherche de leur structure, la construction de typologies (cf. encadré). Ce n'est qu'après avoir en quelque sorte "filtré" la part systématique des réponses, qu'on s'intéresse aux groupes sociaux, soit pour les positionner dans l'organisation obtenue, soit pour comparer les types de la typologie, sous l'angle de leurs caractéristiques économiques ou sociales, de leurs conditions de vie objectives.

Les structures d'opinion et la typologie construites ici sont propres à faire apparaître une multiplicité de sens aux réponses fournies. Un "oui" peut être une adhésion convaincue mais aussi une manifestation d'aménité ou bien encore une échappatoire commode. Comme le "non" peut traduire l'agressivité aussi bien et même davantage qu'un désaccord ponctuel raisonné. On peut être sans opinion, mais cette réponse peut aussi masquer un désaccord, une critique que des personnes, souvent socialement dominées, n'osent exprimer directement. Toutes ces significations sont apparues ici, caractérisant plus ou moins les types de cette typologie.

Insistons sur le fait que la méthode fait émerger, par construction, les attitudes les plus significativement différentes. C'est dire que lorsque se manifeste, comme expliquant la part la plus importante de la variance, une signification au second degré, comme on vient d'en donner des exemples, c'est que les significations au premier degré, celles dont se contentent les présentations classiques de suffrages par question prise isolément, sont en réalité moins discriminantes.

*
* * *

Encadré méthodologique

L'ensemble des 28 items de la question-grappe a été analysé par les techniques d'analyse des correspondances multiples associées à des classifications ascendantes hiérarchiques. Une première étape faisait apparaître les réponses "sans opinion" comme contribuant à la plus grande opposition entre les enquêtés. La classification fournit donc une partition en deux classes se différenciant par le poids faible (les personnes qui s'expriment) ou fort des "sans opinion".

Ces deux sous-échantillons plus homogènes ont ensuite été analysés séparément. Ces analyses fournissent les résultats sous deux formes complémentaires :

- une synthèse de l'organisation des réponses fournies dans ces deux groupes, résumée par les premiers plans d'inertie des deux analyses,
- une typologie, c'est-à-dire un classement des personnes concernées en types à l'intérieur desquels les opinions se ressemblent, tandis qu'entre les types, les différences systématiques entre les réponses sont maxima par construction.

Les plans factoriels permettent d'apprécier les proximités entre les réponses, d'interpréter le sens d'une réponse à une question en fonction de son "environnement" de réponses, en fonction de ses proximités aux réponses aux autres questions ou aux autres réponses à la question elle-même.

C'est ainsi qu'on peut interpréter le "sans opinion", selon qu'il est plus proche du oui ou du non à la même question. Proche du "oui" par exemple, signifie que les personnes sans opinion ont, dans l'ensemble, la même structure de réponses que les personnes qui ont répondu oui. Les deux réponses sont assez semblables.

Le "non" et le "sans opinion" plus signifiants que le "oui"

C'est la réponse "sans opinion" qui départage les enquêtés de la façon la plus significative. On pourrait s'attendre à ce que les personnes s'exprimant peu soient les moins concernées par le thème du questionnaire, celles qui se déplacent le moins. En fait le groupe des personnes qui s'expriment et celui des personnes souvent sans opinion ne diffèrent guère quant à la fréquentation des transports collectifs. En revanche les premiers se déplacent beaucoup plus souvent en voiture. Les automobilistes s'expriment plus. Mais le groupe des "sans opinion" est très hétérogène, comptant à la fois de forts usagers de la voiture ou des transports en commun et des personnes non mobiles. La réponse "sans opinion" signifie donc autre chose que le non-concernement.

Il peut paraître surprenant que les automobilistes tendent à s'exprimer plus que les usagers des TC, dans une enquête qui les concerne, somme toute, un peu moins. Mais les items ayant trait à la voiture sous-entendent souvent une critique (cf. encadré). Au moins se mobilisent-ils pour se défendre.

Des sens différents à la réponse "sans opinion"

Le "sans opinion" s'oppose le plus souvent au non et est assez proche du "oui", mais toujours plus significatif que ce dernier, aussi bien pour les personnes qui s'expriment que pour celles ayant une propension au "sans opinion". Plus significatif veut dire ici que cette réponse différencie plus les enquêtés que la réponse "oui". Le "oui" occupe, dans les espaces factoriels, une position plus centrale.

Le "sans opinion" utilisé pour euphémiser une critique, un refus.
Il est substitué du "oui" lorsque l'item concerné *implique une critique, contient une proposition négative, désavantageuse* : "les travaux du métro sont insupportables", "A Lyon, tout le monde stationne n'importe où", "A Lyon, les gens roulent beaucoup trop vite", "le contrôle des billets est insuffisant"... Dans ce dernier cas, par exemple, les deux réponses "d'accord" et "sans opinion" ont des suffrages nettement plus élevés pour les personnes ayant le niveau d'études primaires.

Cela peut être un refus déguisé : l'item "il faut arrêter de construire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher" est exemplaire : le "sans opinion" est toujours proche du oui. Ce qui signifie que la probabilité est élevée pour que ce "sans opinion" n'ait qu'une seule signification : l'opposition au métro. Certains enquêtés, peu favorables au métro, n'ont pas osé choisir une mesure aussi radicale. Mais on pourrait citer d'autres exemples moins caricaturaux où le "sans opinion" atténue le refus d'aménagements que l'on ne souhaite pas : "développer la SNCF de banlieue lyonnaise, c'est l'avenir"...

Le "sans opinion" est substitué du "non" pour atténuer une opposition à des jugements que l'on ne partage pas dans quelques cas : "dans les TCL c'est mieux qu'autrefois"...

Le "sans opinion" est encore substitué du "oui" *lorsque ce "oui" serait une réponse de complaisance* émanant d'une personne peu concernée par la proposition que sous-entend la question, mais qui peut, pour d'autres, présenter certains avantages qu'elle ne veut pas

Le contenu de la question-grappe

Cette question comporte 28 items auxquels on avait à répondre : "plutôt d'accord", "plutôt pas d'accord" ou "sans opinion".

La question de *l'opposition entre le centre-ville et la banlieue* est très prégnante et infléchit nettement les opinions exprimées. Ainsi, la ville de Lyon est mentionnée dans 7 items sur 28, s'opposant à la banlieue 5 fois citée. Cette opposition fait même l'objet d'un item précis "plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue". A ceci s'ajoute la référence au métro, présente dans 10 items.

Il est évident qu'on produit ainsi une opposition systématique entre les usagers, selon leur lieu de résidence.

D'autres questions font référence à une localisation précise, ainsi: "Des navettes fréquentes sur le Rhône et la Saône, ce serait une bonne chose" et "Il est urgent de faire une ligne de métro directe entre la Presqu'île et la Part-Dieu". A ce titre elles intéressent inégalement les enquêtés.

La dissymétrie entre la place accordée à la voiture et celle accordée aux transports collectifs est le second aspect du contenu de cet ensemble d'items. Ceux intéressant les automobilistes sont au nombre de huit et souvent libellés sur le mode négatif : "faire respecter le stationnement interdit", "tout le monde stationne n'importe où", "les gens roulent beaucoup trop vite". Le bus est mentionné dans 6 items, le métro dans 10, les trains SNCF de banlieue dans 6. En outre on ne voit pas vraiment de proposition d'aménagement favorable à la voiture si ce n'est la construction de parkings, mais payants, et la construction d'une autoroute pour éviter Lyon. Toutefois, à l'opposé de ce qu'on observait pour le premier questionnaire, aucun item ne met explicitement en concurrence la voiture et les transports en commun.

Enfin le *non-concernement* est produit ici non seulement par l'opposition entre les questions mettant en cause la voiture et celles concernant les TC mais aussi, à l'intérieur du champ des transports collectifs, entre les divers modes : train, bus, métro. En particulier, deux items suscitent de façon considérable la réponse "sans opinion" : "les trains de la banlieue lyonnaise ne sont pas souvent à l'heure" (66% de "sans opinion"), et "dans les gares, les correspondances train-bus et train-métro sont bonnes" (47% de "sans opinion"). On compte également 19% de "sans opinion" à l'item "développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir".

Il est satisfaisant de constater que les enquêtés se prononcent moins sur les sujets qu'ils ne connaissent pas, mais outre le caractère trivial de ce résultat, on a des raisons de penser que cette attitude n'est pas systématique car 93% des personnes interrogées n'utilisent jamais les trains SNCF de banlieue.

contrecarrer. Par exemple ce sont les personnes sans voiture qui répondent à la fois "d'accord" et "sans opinion" à la proposition de construire de nouveaux parkings payants. Les motorisés, eux, sont beaucoup moins souvent d'accord et très peu sans opinion. Les items sur les pistes cyclables entraînent souvent aussi cette attitude.

En général, le "sans opinion" est plus souvent substitué du non que du oui. Dans cette enquête c'est l'inverse : **le "sans opinion" est plus souvent proche du oui, accentuant les différences sociales entre le oui et le non** : retraités, personnes ayant fait peu d'études, ouvriers non qualifiés du côté du "oui" et plus encore du "sans opinion", personnes ayant dépassé le niveau du baccalauréat, multimotorisés... du côté du non. L'absence d'opinion est souvent le fait de personnes qu'on pourrait dire d'une certaine façon, reléguées : inactifs, chômeurs, retraités, personnes se déplaçant peu, logées de façon précaire ; fait surprenant elles surmontent leurs difficultés à exprimer un refus en s'opposant au métro.

Des oppositions triviales entre les usagers des TCL et les automobilistes

Parmi ceux ne s'exprimant pas, la réponse "sans opinion" oppose de façon évidente les usagers des TCL et les automobilistes et parallèlement les Lyonnais ou les habitants de la proche banlieue d'une part, et d'autre part les habitants en grande périphérie. Les divisions internes aux usagers des TCL ou celles internes aux automobilistes sont relativement peu significatives ; **ce qui est significatif, c'est-à-dire ce qui fait l'opposition dominante, c'est le fait de porter un jugement quel qu'il soit sur un mode de transport ou sur l'autre, autrement dit, c'est le fait d'être concerné.**

On trouve donc parmi les "sans opinion", des personnes très peu concernées par les transports. Ce sont de loin les personnes les plus âgées de l'échantillon, résidant en grande périphérie. Ce sont plus souvent des femmes, des retraités, des personnes n'ayant pas fait d'étude ou s'étant arrêtées après l'école primaire, des personnes qui ne souhaitent pas être réenquêtées..

Ainsi les principales oppositions parmi les "sans opinion", sont liées d'une façon ou d'une autre à la non-mobilité, au non-usage des TC et au non-usage de la voiture.

Le secteur public s'exprime plus que le secteur privé

En dépit d'une plus forte proportion d'actifs parmi les personnes s'exprimant et de retraités "sans opinion", ce qui ne surprend pas, on trouve, du côté des "sans opinion", plus de cadres n'ayant pas fait d'études supérieures et plus de cadres et employés du privé. Tandis que **les cadres et employés du secteur public** sont plus nombreux parmi ceux qui s'expriment (cadres et employés sont malheureusement les seules catégories où le statut est renseigné dans cette enquête).

Il s'avère que certaines informations seraient très efficaces pour éclairer les attitudes en matière de transports : d'une part, sur le statut des personnes (en particulier liées à la localisation, les filières de logement) et d'autre part sur les attitudes concernant les équipements collectifs en général. Certaines options sur les transports collectifs (bus, métro, aussi bien que SNCF), leur financement, semblent dépasser la seule question des transports.

La question du métro domine le questionnaire

Le métro est présent dans 9 des items de la question-grappe sur 28. Une certaine cohérence apparaît dans les réponses, en dépit de la forme propre au plébiscite d'un des items concernés.

Une lecture rapide des résultats conclurait à une majorité écrasante de réponses favorables : 91% de personnes sont d'accord avec la proposition "je suis partisan de l'extension du métro". Il n'est guère aisé de départager les enquêtés avec un tel suffrage. Cependant même à ce niveau on voit se différencier certains groupes :

- Les habitants de la périphérie sont moins favorables au métro (87%) que les Lyonnais ou les habitants de la banlieue (92%).
- Plus nettement, les personnes s'opposant au métro ont en commun, par leur mode d'expression, une attitude de personnes dominées.

Mais le libellé de la question stimule l'importance des suffrages car les enquêtés se départagent sur un autre item : "Il faut arrêter de construire des lignes de métro car cela coûte trop cher". Cette fois les désaccords sont moins nombreux (74%) que les accords précédents et les "sans opinion" le sont davantage (9% au lieu de 3). Avec 80% de "non", Lyon s'oppose plus nettement aux autres zones : 74% de non en banlieue, 72 dans la périphérie. *L'effet de familiarité* au thème concerné commence à se faire sentir.

Lorsqu'on "croise" les réponses à ces deux items : 72% des enquêtés apparaissent comme des partisans du métro plus résolus, d'accord avec la première proposition et pas d'accord avec la seconde. Les Lyonnais prennent nettement le pas (77%) sur les habitants de la banlieue (71%) et ceux de la périphérie (68%). Il y a une sorte d'apurement des attitudes, par le renforcement des contraintes (ici le coût), en fonction des conditions concrètes (bien que celles-ci soient saisies de façon rudimentaire : l'accès au métro n'est certainement pas le même partout dans Lyon.

La troisième proposition sur le métro, qui met explicitement en concurrence métro et SNCF fait évidemment tomber les suffrages en faveur du métro et radicalise l'opposition Lyon-Banlieue : "Plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue". Avec la réponse "pas d'accord", 53% des personnes interrogées choisissent le métro. Sur les 72% partisans résolus du métro sélectionnés à partir des deux items précédents, il en reste maintenant 44% et l'écart entre Lyon et la périphérie s'accroît comme de juste : 52% pour les Lyonnais, 45% pour les résidents en banlieue et enfin seulement 35% pour les résidents à la périphérie.

Revenons au second item : "Il faut arrêter les travaux du métro car cela coûte trop cher". Il fait un peu plus hésiter ; mais on peut saisir la signification majoritaire du "sans opinion" à ce deuxième item. C'est principalement une opposition inavouée. En effet les personnes "sans opinion" ici sont moins souvent d'"accord" avec "je suis partisan..." (76%), que celles qui ne sont pas d'accord (96%) et même que celles qui sont d'accord (75%).

On constate ainsi que *les questions directes sur le métro* sont les seules où l'on puisse observer une proximité entre une réponse "oui" et une réponse "non". Leur libellé s'y prête. Les attitudes les plus

extrêmes et donc minoritaires, sont d'ailleurs celles des **adversaires du métro**. En effet, l'item "je suis partisan..." est par son libellé même, plus propre à susciter un avis favorable que défavorable : 2029 oui sur 2232 réponses.

Les opposants au métro, des catégories plutôt pauvres, plus souvent logées à la périphérie

La position de "dominées" des personnes les moins favorables au métro se révèle plus par leur *mode d'expression* que par leurs caractéristiques économiques objectives, leur localisation, leurs conditions de vie, de transport... insuffisamment développées dans le questionnaire. Ce sont:

- soit des personnes ayant une propension à l'acquiescement systématique, résidant en banlieue, favorables à la SNCF ou au tramway,
- soit des personnes sans opinion, bien qu'étant les usagers les plus assidus des TCL, usant de cette réponse comme euphémisme, pour atténuer une critique ou un désaccord sur des mesures proposées.

On perçoit qu'elles ont un niveau de vie bas : moins souvent le téléphone, moins de propriétaires de leur logement, très peu de diplômés, un peu plus de familles étrangères, des retraités ou des femmes au foyer pour les "oui systématiques". Pas mal de retraités, mais aussi des ouvriers non qualifiés, des employés sans diplômes, des femmes chefs de ménage, des logés gratuitement ou en meublé pour les personnes ayant tendance à l'euphémisme.

Il y a certainement des raisons objectives aux réticences, apparemment liées aux conditions effectives de transport et au type d'insertion locale par rapport au réseau, mais que l'information ne permet pas de saisir.

Les "non" systématiques favorables au métro

Il est assez surprenant que les "oui" systématiques s'avèrent contre le métro, les "non", pour. Cela pourrait signifier que le questionnaire est perçu comme défavorable au métro. Il semble que ce soit surtout l'hétérogénéité des thèmes abordés qui ait entraîné une certaine hostilité : le fait que soient mis sur le même pied les transports collectifs, les voitures et les pistes cyclables, ou les aménagements locaux (métro entre la Presqu'île et la Part-Dieu, les navettes entre Rhône et Saône). Les non systématiques concernent particulièrement toutes ces propositions. Ils émanent d'enquêtés jeunes, se déplaçant beaucoup, banlieusards, diplômés.

L'opposition Lyon-périphérie, un des caractères les plus discriminants

Ceci vient de la concurrence explicitement libellée entre la SNCF et le métro. Les personnes réagissent selon leur situation locale, par rapport à ce qu'elle peuvent connaître des projets en cours.

Il est très dommage qu'on ne dispose d'aucune information sur la localisation par rapport à un réseau et une structure économique de l'espace, sur le lieu de travail... qui permettrait d'objectiver certaines attitudes.

On soupçonne certains types localisés dans des zones géographiques où sont implantés des établissements de production plutôt que des administrations, zones probablement mal desservies.

Parmi les captifs de la voiture, les plus aisés sont localisés à la périphérie. Très hostiles au questionnaire (par le "non" systématique), ils s'avèrent favorables au métro. S'ils croient plus au métro qu'à la SNCF pour desservir leur localité c'est sans doute qu'ils se réfèrent à des projets déjà connus ou évoqués.

Les automobilistes en habitat rural se distinguent nettement des autres. Sévères à leur égard et très favorables à toutes les propositions y compris les parkings payants, au contraire des autres automobilistes. Le besoin en équipement se fait sentir, probablement lié aux difficultés d'accès au centre..

Rappelons pour terminer les améliorations qui pourraient être apportées à un nouveau questionnaire :

On a évoqué la question de l'insertion de la fonction transport dans une perspective plus générale des équipements collectifs, du rôle de l'Etat et des collectivités locales dans la production de l'environnement, en référence au statut de l'enquêté lui-même.

A de nombreuses reprises, on a eu à regretter l'absence d'information sur la localisation et plus précisément sur la position des enquêtés dans l'organisation économique-spatiale de l'agglomération.

On a longuement insisté sur les problèmes que posent les dissymétries dans le libellé des questions : concurrence transports collectifs-voiture individuelle, opposition centre-banlieue, qui aboutissent toujours à des résultats triviaux renvoyant à la situation concrète des enquêtés.

Enfin on a préconisé des questionnaires avec filtre, pour éviter les problèmes de non-concernement et aborder de façon plus pertinente les situations spécifiques et fournir une représentation de la fonction transport plus intégrée aux conditions de vie.

Résumé de la typologie selon les opinions exprimées

Type 11 : Des gens bien intentionnés, s'exprimant toujours. Les personnes de ce type apparaissent "bien intentionnées" dans la mesure où elles tendent à acquiescer aux propositions connotant l'apologie et à refuser les critiques. Il est donc difficile de déceler chez elles un choix en matière de politique de transport. Elles sont apparemment plus favorables aux transports collectifs, métro ou train SNCF de banlieue, qu'à la voiture. Elles ont le nombre minimum de réponses "sans opinion". Le secteur public est particulièrement bien représenté, habitat plutôt périphérique.

Type 12 : les captifs de la voiture. Automobilistes reflétant le point de vue des automobilistes, connaissant mal les conditions d'utilisation des transports en commun. Beaucoup d'actifs, plutôt du secteur privé.

Type 13 : Des usagers des TC, pro-TC, sévères à l'égard des automobilistes. Le plus lyonnais de tous les types et le plus féminin. Utilisatrices des transports en commun, métro compris, les personnes de ce type sont favorables à l'aménagement de la circulation des deux-roues, au développement du métro. Elles sont peu favorables au développement de la SNCF et aux mesures facilitant la circulation automobile.

type 14 : des "oui" systématiques, contre le métro, pour la SNCF. Des "plutôt d'accord" assez systématiques mais critiques et...le plus opposés au métro. Un type surreprésenté en banlieue, donnant la priorité à la SNCF de banlieue, le plus partisan d'un tramway dans l'agglomération, de la création de parkings payants, de la mise en service d'une carte tout-TCL. Peu de propriétaires, un niveau de vie relativement bas.

type 15 : des "non" systématiques, usagers tous modes, pour le métro. Une propension au "non", des usagers des transports en commun, mais aussi de la voiture, souvent banlieusards, très "contre" la SNCF mais "pour" le métro, qu'ils utilisent (relativement) régulièrement. Les plus opposés aux actions en faveur des deux-roues et aux actions très localisées.

Type 21: Les usagers les plus assidus des TC, n'osant pas s'exprimer, pas très favorables au métro. La plus forte propension à l'euphémisme, venant des usagers les plus fréquents des transports collectifs et surtout du métro (bien qu'ils ne s'y montrent pas tellement favorables) vivant à Lyon ou à proximité, les moins motorisés et peu favorables à la voiture. Type assez féminin, le plus âgé à l'exception du type 24, au niveau d'instruction peu élevé.

Type 22 : des non-usagers des TCL, automobilistes acquiesçant systématiquement à toutes les propositions d'aménagement. Des "sans opinion" sur les conditions d'utilisation des transports collectifs qu'on ne fréquente pas, des "oui" systématiques en faveur de toutes les améliorations quelles qu'elles soient. L'habitat est très périphérique, voire rural en maison individuelle. On est plutôt automobiliste quoique sévère à l'égard des infractions.

Type 23 : Des automobilistes "pas d'accord", sauf pour le métro. D'autres captifs de la voiture, de statut social le plus élevé, virulents à propos des critiques faites aux automobilistes, réticents au questionnaire sauf pour défendre les automobilistes et le métro.

Type 24 : Personnes non concernées. Les "sans opinion" émanent ici de personnes âgées, utilisant un peu la voiture et pas du tout les transports collectifs. Elles habitent en grande périphérie, toutes raisons pour ne pas se sentir très concerné par ce questionnaire. Elles ne souhaitent pas être réenquêtées.

ENQUETE MENAGE LYON 1986
TRAITEMENT METHODOLOGIQUE DU QUESTIONNAIRE NUMERO 2

REMARQUES PRELIMINAIRES

Cette partie est méthodologique. Elle a divers objectifs :

- faire apparaître les systèmes d'opinion qui correspondent aux plus grandes différences entre les personnes enquêtées,
- isoler les attitudes d'acquiescement, de rejet ou de repli systématiques,
- interpréter celles-ci et en particulier "récupérer" la part qui pourrait être liée au contenu des questions, à leur plus ou moins grande pertinence par rapport à la situation des enquêtés, leurs conditions et pratiques réelles de déplacement, autant que le permettent les informations recueillies.

La méthodologie est la même que celle utilisée pour l'analyse du questionnaire n°1 de cette même enquête. Elle utilise les techniques d'analyse statistique multidimensionnelle à des fins de constitution de sous-échantillons homogènes. Le principal critère d'hétérogénéité est le poids des réponses "sans opinion".

Des différences entre les deux questions-grappe

Il convient tout d'abord de noter que le contenu de la question-grappe de ce questionnaire est très différent de celui de la question-grappe du questionnaire n°1. On se souvient que la dissymétrie entre la voiture et les transports collectifs caractérise la batterie des 45 items de cette première question-grappe et surtout le libellé des items y est nettement favorable aux transports en commun dans la mise en concurrence des deux modes de transport. Ceci du fait du déséquilibre entre le oui et le non : les attitudes favorables aux transports en commun s'expriment majoritairement par des réponses "oui" ; celles en faveur de la voiture, par le "non".

Cette dissymétrie n'est pas absente de la grappe du second questionnaire mais un autre thème s'impose davantage, celui de **l'opposition entre le centre-ville et la banlieue.**

Tout d'abord, certains items font référence à une localisation précise, ainsi: "Des navettes fréquentes sur le Rhône et la Saône, ce serait une bonne chose" et "Il est urgent de faire une ligne de métro directe entre la Presqu'île et la Part-Dieu". A ce titre ils intéressent inégalement les enquêtés selon leur lieu de résidence.

Mais c'est surtout l'opposition Lyon-Banlieue qui imprègne le questionnaire avec pour effet de mobiliser davantage les habitants de Lyon-centre et de la banlieue proche que ceux de la périphérie plus lointaine, et d'introduire une certaine opposition entre les deux premières catégories d'usagers.

En effet, la ville de Lyon est mentionnée dans 7 items sur 28, s'opposant à la banlieue 5 fois citée. Cette opposition fait même l'objet d'un item précis "plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue". A ceci s'ajoute la référence au métro, présente dans 10 items.

Il est évident qu'on produit ainsi une opposition systématique entre les usagers, selon qu'ils habitent la ville de Lyon ou sa banlieue.

La dissymétrie entre la place accordée à la voiture et celle accordée aux transports collectifs est le second aspect du contenu de cet ensemble d'items. Ceux intéressant les automobilistes sont au nombre de huit et souvent libellés sur le mode négatif : "faire respecter le stationnement interdit", "tout le monde stationne n'importe où", "les gens roulent beaucoup trop vite". Le bus est mentionné dans 6 items, le métro dans 10, les trains SNCF de banlieue dans 6. En outre on ne voit pas vraiment de proposition d'aménagement favorable à la voiture si ce n'est la construction de parkings, mais payants, et la construction d'une autoroute pour éviter Lyon. Toutefois, à l'opposé de ce qu'on observait pour le premier questionnaire, aucun item ne met explicitement en concurrence la voiture et les transports en commun.

Enfin le **non-concernement** est produit ici non seulement par l'opposition entre les questions mettant en cause la voiture et celles concernant les TC mais aussi, à l'intérieur du champ des transports collectifs, entre les **divers modes** : train, bus, métro. En particulier, deux items suscitent de façon considérable la réponse "sans opinion" : "les trains de la banlieue lyonnaise ne sont pas souvent à l'heure" (66% de "sans opinion"), et "dans les gares, les correspondances train-bus et train-métro sont bonnes" (47% de "sans opinion"). On compte également 19% de "sans opinion" à l'item "développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir".

Il est satisfaisant de constater que les enquêtés se prononcent moins sur les sujets qu'ils ne connaissent pas, mais outre le caractère trivial de ce résultat, on a des raisons de penser que cette attitude n'est pas radicale : 93% des personnes interrogées n'utilisent jamais les trains SNCF de banlieue. En conséquence on a là une source de "bruit", selon le terme utilisé en analyse des données, de réponses où la part de flou est plus importante que chez les personnes s'exprimant en connaissance de cause. Ce flou n'est pas seulement du hasard, ce qui augmenterait la variance sans biaiser les résultats ; les thèmes les plus éloignés des préoccupations des personnes enquêtées sont aussi les plus propices aux manifestations d'acquiescement ou de refus, traduisant par exemple le genre d'accueil fait à l'enquête, ou aux réactions d'autojustification ou de rationalisation a posteriori pour les non-usagers.

Les différentes étapes méthodologiques

Une étape préliminaire faisait apparaître le poids des "sans opinion" comme variable la plus discriminante, celle qui constitue la plus grande opposition entre les personnes enquêtées. La première étape a donc été menée de façon à radicaliser cette opposition et pouvoir constituer des sous-échantillons homogènes sur ce point. Elle vise directement à réduire les oppositions de type formel, susceptibles de masquer des attitudes sur le fond. On aboutit ainsi à scinder l'échantillon en deux groupes, les personnes s'exprimant et les autres.

La seconde étape, plus longue consiste en l'analyse séparée des deux groupes de personnes ainsi isolés. Ces analyses fournissent les résultats sous deux formes complémentaires :

- une synthèse de l'organisation des réponses fournies dans ces deux groupes, résumée par les premiers plans d'inertie des deux analyses,
- une typologie, c'est-à-dire un classement des personnes concernées en types à l'intérieur desquels les opinions se ressemblent, tandis qu'entre les types, les différences systématiques entre les réponses sont maxima par construction.

Dans une première partie, on présentera l'analyse d'ensemble et une comparaison des deux grands groupes obtenus. Dans une seconde partie, on présentera l'analyse séparée de ces groupes avec la description détaillée des types de personnes qui en résulte.

I - UNE OPPOSITION ENTRE LES PERSONNES S'EXPRIMANT ET CELLES SANS OPINION

Une première analyse portant sur l'ensemble des personnes enquêtées met en évidence une opposition entre les personnes ayant une propension à répondre "sans opinion", et celles s'exprimant, que ce soit par l'une ou l'autre des réponses : "plutôt d'accord" ou "plutôt pas d'accord". Cette opposition est dominante, source des plus grandes variations entre les réponses, comme ce fut le cas pour le premier questionnaire.

La méthode la plus efficace pour faire apparaître les autres différences entre les réponses consiste à éliminer cette première source de variation, ceci en **séparant** ces deux types d'enquêtés, en vue de les analyser de façon **indépendante**.

On ne s'étendra pas sur cette méthode. Elle est identique à celle utilisée pour la question-grappe du questionnaire numéro 1, à savoir :

Dans une première étape, on analyse l'ensemble des personnes interrogées (soit ici 2232, après élimination de quelques questionnaires mal remplis), de telle façon que l'opposition entre les personnes s'exprimant (que ce soit par oui ou par non) et les autres, soit **maximum**. Dans ce but, on réduit ici les réponses à deux formes seulement :

- d'un côté les réponses exprimées (qu'il s'agisse de "plutôt d'accord" ou de "plutôt pas d'accord")
- de l'autre, les réponses "sans opinion".

Les techniques statistiques (analyse des correspondances et classification ascendante hiérarchique) font apparaître deux classes ici ; alors que la même analyse effectuée sur le premier questionnaire en faisait apparaître trois ; c'est que, du fait de la dissymétrie entre la place donnée aux transports collectifs et celle donnée à la voiture dans le premier questionnaire, les personnes "sans opinion" formaient d'emblée deux groupes, selon que ce "sans opinion" concernait l'un ou l'autre de ces deux modes. S'opposaient ainsi les non-usagers des transports collectifs et les non-usagers de la voiture.

La même analyse effectuée sur le second questionnaire fournit donc des résultats un peu différents. On ne présente pas le plan factoriel de l'analyse portant sur l'ensemble des 2232 personnes interrogées. Il oppose évidemment les personnes s'exprimant et celles sans opinion. Mais celles-ci forment un ensemble plus hétérogène et plus complexe que ce que l'on observait pour la question-grappe du questionnaire numéro 1 : on y entrevoit des oppositions entre les personnes non concernées par les items sur Lyon, ou par ceux concernant le métro, ou par ceux concernant la SNCF ou la banlieue. Il est plus rigoureux de faire ressortir ces sources d'hétérogénéité directement, c'est-à-dire par l'analyse de cet espace des "sans opinion" dans son ensemble.

La classification effectuée sur ces 2232 personnes fait donc ressortir deux groupes d'enquêtés : l'un composé de 1435 personnes s'exprimant, l'autre de 795 personnes ayant une

propension à la réponse "sans opinion". Ces deux grands groupes sont ensuite étudiés séparément dans une seconde étape.

On différenciera brièvement ces deux grands groupes avant de détailler pour chacun les types de personnes qui les composent.

On reporte en annexe 1 le tableau des réponses aux 28 items de la question-grappe. Cette présentation, comme la plupart des tableaux de ce texte, concerne :

- L'ensemble de l'échantillon
- La partition en deux groupes (s'exprimant et sans opinion)
- La partition selon les 9 types des typologies .

On reviendra donc sur ces présentations dans la seconde partie, lorsqu'il s'agira de comparer les types d'enquêtés. Pour l'instant, on ne s'intéresse à ces tableaux que pour les comparaisons qu'ils permettent entre les deux grands groupes dont il est question ici.

Un coup d'oeil rapide à l'annexe 1 permet de vérifier que la différence importante et constante entre ces deux premiers grands groupes concerne le nombre de "sans opinion".

En moyenne, les personnes du groupe 1, qui s'expriment, n'ont que 2 réponses "sans opinion" sur 28, celles du groupe 2 en ont 8.

Cette différence est relativement faible lorsqu'il s'agit d'items concernant une minorité, par exemple les items impliquant l'usage effectif des trains de banlieue. Dans ce cas le "sans opinion" est fréquent dans les deux groupes. La différence est aussi un peu plus faible lorsqu'il s'agit d'items libellés de telle sorte qu'ils suscitent une large adhésion : "on devrait faire respecter le stationnement interdit..." (84% d'accord dans le groupe 1, 86 dans le groupe 2).

Le tableau 1 ci-après permet des comparaisons sur le plan des pratiques de transport, de la profession, du statut social, de l'âge des personnes enquêtées; le tableau 2 et l'annexe 4 concernent plus spécialement les déplacements.

Moins de "sans opinion" chez les automobilistes.

Du point de vue des pratiques de déplacement, les différences entre les deux groupes sont moins importantes que ce à quoi l'on s'attend si l'on considère que le "sans opinion" est avant tout fonction du non-concernement. On peut déjà soupçonner qu'il n'en est pas ainsi. Car si on trouve dans le groupe 2 les non-usagers, on y trouve aussi les usagers les plus assidus des TCL.

Mais on raisonnera ici sur les moyennes. On verra plus tard comment se diversifient chacun de ces groupes. A ce niveau, les déplacements sont un peu plus nombreux dans le groupe 1 que dans le groupe 2.

Le nombre de **déplacements en TCL** est plus élevé dans le premier groupe que dans le second où, lorsqu'on se déplace, on marche

plus souvent à pied. Mais les différences ne sont pas considérables . Plus précisément 55.1% des personnes du premier groupe ne fréquentent qu'exceptionnellement ou jamais les TCL (cf annexe 4) contre 58.5% des personnes du groupe 2. La différence est un peu plus marquée concernant la SNCF, mais se joue évidemment sur des effectifs faibles, car peu nombreux sont les usagers du train.

En revanche le nombre de **déplacements en voiture** est nettement plus élevé dans le groupe 1 : 47.9% des personnes y font au moins deux trajets quotidiens en voiture, contre 38.9% des personnes du groupe 2. Mais il s'agit d'une moyenne ; le second groupe est très hétérogène comme on le verra plus loin, comptant à la fois de forts usagers de la voiture ou des transports en commun et des personnes non mobiles. Il peut paraître surprenant que les automobilistes tendent à s'exprimer plus que les usagers des TC, dans une enquête qui les concerne, somme toute, un peu moins. Mais les items les concernant sous-entendent souvent une critique. Au moins se mobilisent-ils pour se défendre.

Enfin les personnes des deux groupes ne se distinguent pas de façon spectaculaire quant à la possession de véhicules ; le taux de possession de voiture est légèrement plus élevé dans le premier groupe, de même le nombre moyen de voitures par ménage.

Moins de "sans opinion" parmi les classes moyennes actives, beaucoup plus parmi les retraités.

Du point de vue professionnel, le premier groupe compte beaucoup plus d'**actifs**, employés, ouvriers qualifiés surtout ; le second se caractérise par une proportion importante de **retraités** : 28% contre 16 pour le premier.

Cette différence en entraîne une autre : les personnes interrogées appartenant au premier groupe sont plus souvent des conjointes, tandis qu'il y a davantage de personnes de référence (chefs de ménage) dans le second. Il y a ici plus de retraitées veuves.

Il est plus étonnant de trouver presque autant de cadres dans les deux groupes ; avec des différences cependant, concernant le statut et le niveau d'études : il y a plus de **salariés du secteur public** dans le premier groupe que dans le second ; mais on ne dispose de cette information que pour les cadres et les employés. Au total **cadres et employés du secteur public** représentent 12.2% de la population du groupe 1 et seulement 8.8% de celle du groupe 2. Les cadres ayant fait des **études supérieures** représentent 5.4% du groupe 1 contre 4.9% du groupe 2 . C'est l'inverse pour les cadres n'ayant pas ce niveau d'études : 1.9% dans le groupe 1, 2.6% dans le groupe 2.

Les ouvriers non qualifiés sont eux aussi à peu près également représentés dans les deux groupes. De plus, l'ensemble formé des ouvriers non qualifiés, des personnes n'ayant fait aucune étude et des personnes originaires du Maghreb est un peu surreprésenté dans le groupe 2 : 4.7% contre 4.2%.

Mais ce sont nettement les **catégories moyennes qui sont surreprésentées dans le groupe 1.** L'ensemble formé des professions intermédiaires, des techniciens, des contremaîtres,

des employés et des ouvriers qualifiés représente 51.8% du groupe 1 et seulement 37.9% du groupe 2.

La proche banlieue s'exprime davantage, les résidents en grande périphérie sont souvent sans opinion.

Du point de vue de la localisation, les habitants de la banlieue sont plus représentés parmi les personnes qui **s'expriment**; les habitants de la **périphérie** le sont davantage parmi les "**sans opinion**". Les Lyonnais se partagent à parts à peu près égales entre les deux groupes.

Enfin, quelle qu'en soit la cause, **le moindre intérêt du groupe 2 pour cette enquête** se manifeste par une proportion nettement plus faible de personnes acceptant d'être éventuellement réenquêtées : 74% contre 87% dans le groupe 1.

Tableau 1
Caractéristiques sociales et résidentielles des deux grands groupes
et des neuf types de personnes

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
Nombre moyen de : OUI	15.2	16.4	16.8	16.6	17.3	20.0	12.6	13.0	13.7	15.9	10.8	9.0
NON	8.7	9.7	10.5	8.1	7.9	6.4	13.5	6.7	6.8	5.0	10.5	3.4
NSF	4.1	1.9	0.8	3.3	2.8	1.6	1.9	8.2	7.5	7.1	6.7	15.7
<u>Profession-catégorie sociale :</u>												
Indépendant	3.9	3.0	2.5	6.1	2.0	2.9	3.3	5.5	2.0	11.1	5.5	4.0
Profession libérale, cadre	7.3	7.2	9.2	10.8	5.5	3.4	7.5	7.5	2.7	8.3	16.6	4.0
Profession intermédiaire	10.0	11.0	10.5	13.5	11.8	1.5	15.5	8.2	4.7	10.6	12.7	5.0
Technicien, maîtrise	4.9	5.4	6.7	7.4	4.0	1.5	6.9	3.9	3.4	2.3	7.2	3.0
Employé	19.8	21.9	20.9	20.3	24.4	20.5	22.1	16.0	16.2	16.1	18.5	10.0
Ouvrier qualifié	12.2	13.5	15.7	14.2	12.4	12.7	12.2	9.8	10.1	13.8	6.6	6.0
Ouvrier non qualifié	2.1	2.2	2.7	3.4	1.7	2.0	1.5	2.0	3.0	0.9	0.6	4.0
Étudiant, chômeur	9.9	10.6	10.7	3.4	8.9	19.0	10.1	8.6	11.8	3.2	10.5	7.0
Retraité	20.6	16.2	14.7	12.2	18.4	23.9	12.8	28.4	36.0	24.0	11.0	47.0
Inactif, au foyer	9.4	9.0	6.2	8.8	10.9	12.7	8.1	10.1	10.1	9.7	10.5	10.0
<u>Niveau de scolarité :</u>												
primaire	25.9	23.2	23.9	26.4	20.7	29.3	20.0	30.7	34.3	30.4	18.2	43.0
collège	19.2	19.6	16.0	18.2	25.6	22.4	16.4	18.5	21.5	16.6	18.2	14.0
secondaire	11.3	11.6	12.7	8.8	12.1	7.3	13.4	10.8	9.8	12.4	12.7	7.0
BAC ou BTS	5.8	5.6	6.0	6.8	5.7	2.4	6.6	6.2	3.7	7.6	10.5	2.0
supérieur	15.5	16.6	16.5	22.3	15.5	7.3	21.2	13.3	10.4	12.9	22.7	6.0
apprentis	11.3	12.2	14.2	13.5	11.2	10.7	11.3	9.7	6.1	14.3	6.6	16.0
pas d'étude	1.6	1.3	1.5	1.4	0.9	1.5	1.5	2.1	2.7	1.8	0.0	5.0
en cours	9.3	9.7	9.2	2.7	8.3	18.5	9.6	8.4	11.4	3.2	10.5	7.0
<u>Zone de résidence :</u>												
Lyon-centre	15.9	16.2	15.2	12.2	24.4	12.2	13.1	15.5	18.9	13.8	11.6	16.0
Banlieue	63.5	64.9	60.3	62.2	65.8	68.8	68.4	60.9	68.0	51.6	64.6	53.0
Périphérie	20.6	18.9	24.4	25.7	9.8	19.0	18.5	23.6	13.1	34.6	23.8	31.0
Personne référence	67.2	64.5	66.6	73.0	61.2	61.0	63.9	71.9	73.7	68.7	69.6	78.0
Conjointe	22.6	23.7	20.4	22.3	27.6	24.4	23.6	20.8	17.5	26.3	22.7	15.0
<u>Profession-niveau d'études :</u>												
Cadres études supérieures	5.2	5.4	6.5	8.8	3.7	2.0	6.3	4.9	2.0	5.1	11.0	2.0
Autres cadres	2.2	1.9	2.7	2.0	1.7	1.5	1.2	2.6	0.7	3.2	5.5	2.0
Intermédiaires (=bacc.)	6.1	6.8	6.0	8.1	7.8	0.5	10.1	4.9	4.0	4.1	8.8	2.0
Autres intermédiaires	3.8	4.1	4.2	5.4	4.0	1.0	5.4	3.1	0.7	6.0	3.9	3.0
Techniciens, maîtrise second.	2.7	3.0	3.7	5.4	2.0	0.5	3.6	2.3	3.0	0.9	3.3	1.0
Autres techniciens maîtrise	2.2	2.4	3.0	2.0	2.0	1.0	3.3	1.6	0.3	1.4	3.9	2.0
Retraités études secondaires	4.1	3.1	2.0	1.4	3.2	4.9	3.9	6.0	6.4	6.5	5.5	5.0
Retraités) primaire	5.6	4.8	3.0	3.4	6.9	9.8	2.4	7.2	10.1	4.1	1.7	15.0
Retraités primaire	10.3	8.1	9.5	6.8	8.3	8.8	6.6	14.2	18.9	12.0	3.3	25.0
Employés) primaire	14.8	16.8	15.2	15.5	19.5	13.7	18.2	11.3	9.8	13.8	14.4	5.0
Ouvriers qualifiés	11.1	12.3	14.5	13.5	11.2	11.2	11.0	8.8	8.4	12.9	6.1	6.0
Employés(=primaire	4.4	4.7	5.2	4.7	4.6	5.9	3.3	4.0	5.7	1.8	4.4	3.0
OS ou pas d'étude *	4.4	4.2	6.0	5.4	2.9	4.4	3.0	4.7	6.4	3.2	1.7	8.0
En cours scolarité	9.1	9.6	8.5	2.7	8.9	18.0	9.6	8.2	11.1	3.2	9.9	7.0
Au foyer	9.1	8.7	6.0	8.8	10.9	12.7	7.2	9.9	10.1	9.7	9.9	10.0
Autres	4.8	4.1	4.0	6.1	2.3	4.4	5.1	6.2	2.4	12.0	6.6	4.0
Cadres ou employés du secteur public	11.0	12.2	14.7	11.5	12.1	8.8	11.6	8.8	7.7	7.8	14.4	4.0

* Ouvriers non qualifiés ou personnes n'ayant pas fait d'études ou d'origine maghrébine

Tableau 2

**Quelques caractéristiques démographiques ou de déplacement ou d'opinion
des deux grands groupes et des neuf types de personnes**

	Total	Groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	Groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nbre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
Personnes/ménage	2.42	2.50	2.61	2.43	2.44	2.45	2.52	2.27	2.07	2.55	2.46	1.88
Age de la personne	44.4	42.0	41.5	42.7	43.0	42.6	40.7	48.9	50.8	48.9	42.0	56.0
nbre moyen enfants	0.72	0.77	0.85	0.68	0.70	0.81	0.79	0.62	0.54	0.77	0.73	0.35
Nombre de :												
Bicyclettes	0.16	0.17	0.25	0.14	0.16	0.17	0.11	0.15	0.16	0.19	0.08	0.12
Mobilités	0.05	0.05	0.05	0.03	0.05	0.04	0.05	0.05	0.04	0.05	0.03	0.06
Moto	0.02	0.03	0.02	0.02	0.03	0.01	0.03	0.02	0.01	0.02	0.03	0.00
Voitures possédées	1.04	1.08	1.13	1.24	1.05	0.82	1.16	0.96	0.60	1.25	1.33	0.72
Voitures mises à disposition	1.08	1.13	1.17	1.32	1.10	0.83	1.20	0.99	0.61	1.29	1.40	0.72
Nombre de déplacements :												
Total	3.66	3.80	3.77	3.67	3.63	3.95	3.97	3.41	3.28	3.39	3.85	3.06
Marche à pied	1.16	1.15	0.99	0.66	1.16	2.02	1.02	1.17	1.48	0.82	0.95	1.42
Deux-roues	0.09	0.10	0.07	0.03	0.11	0.25	0.06	0.07	0.05	0.05	0.04	0.18
Voiture	1.92	2.03	2.15	2.82	1.79	1.16	2.31	1.73	0.98	2.37	2.50	1.18
TCL	0.43	0.46	0.44	0.14	0.54	0.45	0.54	0.39	0.71	0.11	0.30	0.20
Métro	0.17	0.18	0.19	0.07	0.21	0.15	0.23	0.14	0.29	0.02	0.12	0.03
Lignes TCL utilisées	0.67	0.73	0.66	0.24	0.87	0.78	0.84	0.57	1.06	0.13	0.46	0.29
Nombre de réponses * à la question-grappe :												
Favorable métro 1 (1)	2.19	2.34	2.47	2.14	2.51	1.29	2.74	1.90	1.91	2.07	2.26	0.86
Défavorable métro 1	0.52	0.56	0.49	0.65	0.35	1.57	0.20	0.46	0.50	0.51	0.36	0.40
Favorable métro 2 (2)	1.65	1.73	1.89	1.68	1.87	0.96	1.89	1.51	1.52	1.69	1.72	0.77
Défavorable métro 2	0.22	0.22	0.10	0.17	0.10	0.94	0.09	0.23	0.30	0.17	0.18	0.23
Favorables SNCF (3)	0.84	0.97	1.21	1.15	0.85	1.44	0.42	0.61	0.59	0.83	0.46	0.48
Défavorables SNCF	0.79	0.91	0.75	0.77	0.85	0.48	1.50	0.57	0.55	0.55	0.86	0.17
Nombre de réponses contenant une contradiction * :												
Par le "oui" 1 (4)	1.20	1.27	1.37	1.43	1.22	1.37	1.07	1.09	1.07	1.26	1.11	0.72
Par le "oui" 2 (5)	1.08	1.11	1.07	1.07	1.06	1.44	1.01	1.02	1.07	1.06	1.05	0.73
Par le "non" 1 (4)	0.80	0.85	0.92	0.77	0.92	0.46	0.96	0.72	0.74	0.80	0.85	0.27
Par le "non" 2 (5)	0.59	0.67	0.60	0.51	0.66	0.57	0.89	0.45	0.48	0.43	0.60	0.14

* Questions d'opinion retenues :

- 13 - plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue
- 20 - Je suis partisan de l'extension du métro
- 22 - Développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir.
- 27 - Il faut arrêter de faire des lignes de métro, parce que ça coûte trop cher.

La méthode consiste à additionner les réponses exprimant la même attitude, soit favorable, soit défavorable...

On additionne ainsi selon les renvois précisés :

- (1) d'accord avec 20, pas d'accord avec 13 et 27
- (2) d'accord avec 20, pas d'accord avec 27
- (3) d'accord avec 13 et 22
- (4) items 13 et 20
- (5) items 20 et 27

II - L'ANALYSE SEPARÉE DES DEUX GROUPES DE PERSONNES, DESCRIPTION DES TYPOLOGIES.

On exposera maintenant les résultats des deux analyses menées **séparément** d'une part sur le groupe 1 des 1435 personnes s'exprimant et d'autre part sur le groupe 2 des 795 personnes ayant une propension au "sans opinion".

Les techniques statistiques sont encore l'analyse des correspondances multiples et la classification ascendante hiérarchique. Mais cette fois on retient évidemment les trois formulations de réponses :

- "plutôt d'accord",
- "plutôt pas d'accord"
- "sans opinion",

puisqu'il s'agit de faire émerger les opinions ou les systèmes d'opinions les plus distincts, de "maximiser" les différences entre les personnes enquêtées, de construire sur ces différences une typologie.

Ces deux analyses portent sur les 28 items de la question-grappe.

Dans les deux cas, les résultats se présenteront sous deux formes complémentaires :

- A) l'ensemble de l'organisation des réponses, leur structure, résumée par les premiers plans d'inertie des analyses.
- B) la typologie des personnes enquêtées, ou les principales combinaisons d'opinion ressortant de ces analyses.

On obtient en définitive une typologie en 9 types de personnes : 5 types pour le premier groupe, 4 pour le second.

II a) Analyse des personnes s'exprimant

A - Structure des réponses des personnes s'exprimant

On examinera tout d'abord l'organisation des réponses aux 28 items, avec à l'appui les premiers plans d'inertie de l'analyse, le plan des axes 1 et 2 présenté à la figure 1 et celui des axes 1 et 3 présenté à la figure 2.

La réponse "sans opinion", plus discriminante que le "oui"

Les réponses "plutôt pas d'accord" s'opposent dans ce groupe à la fois aux réponses "plutôt d'accord" et aux "sans opinion". Plus précisément, cette dernière attitude, peu fréquente dans ce groupe par construction, occupe dans la structure d'ensemble une position très excentrée. Autrement dit, dans ce groupe qui s'exprime, les "sans opinion" sont plus discriminants que les réponses "plutôt d'accord" que l'on voit s'agglomérer au centre de la figure 1. Ces "sans opinion" occupent pour la plupart (24/28 items), la partie négative de l'axe 3 (figure 2).

Ce sont les résultats qui ressortent en premier lieu. Cet "effet de questionnaire" constitue une force latente, dominante puisqu'elle produit le principal clivage statistique dans cet échantillon, à partir de laquelle on tentera de dégager des attitudes plus motivées.

Il vaut la peine d'examiner attentivement ces figures.

Le métro ne donne pas prise aux "oui-non" systématiques :

La cooccurrence des "oui" (ou réciproquement des "non") implique souvent des contradictions, du moins si le libellé des questions s'y prête. On n'a pu reproduire ce libellé sur la figure 1 que pour les réponses les plus contributives. Pour les autres on se reportera à la liste figurant à la page suivante. Les deux items les plus contradictoires sont l'item 20 : "je suis partisan de l'extension du métro" et l'item 27 : "il faut arrêter de faire des lignes de métro, parce que ça coûte trop cher". Les réponses à ces deux items sont majoritairement **cohérentes** : les réponses en accord avec l'une sont proches des désaccords avec l'autre en dépit de l'opposition oui/non. Les adversaires du métro en particulier occupent une position excentrée, en bas à droite de la figure 1, proche des réponses en faveur du développement des lignes SNCF.

On constate ainsi que **les questions directes sur le métro** sont les seules où l'on puisse observer une proximité entre une réponse "oui" et une réponse "non". Les attitudes les plus extrêmes et donc minoritaires, sont d'ailleurs celles des **adversaires du métro**. En effet, l'item "je suis partisan..." est par son libellé même, plus propre à susciter un avis favorable que défavorable : 2029 oui sur 2232 réponses.

Désignation des rubriques des figures 1 à 4

- 1 - Il est indispensable de créer un réseau de pistes cyclables dans Lyon
- 2 - Il est normal de rabattre le maximum de lignes de bus sur le métro, quitte à imposer des correspondances
- 3 - Je ne me fie pas aux horaires de bus, car ils ne passent jamais à l'heure
- 4 - Grâce aux couloirs réservés pour les bus, on circule mieux qu'avant en voiture
- 5 - Les travaux du métro, c'est insupportable !
- 6 - Le métro améliore la desserte des banlieues
- 7 - Il est intéressant de créer un ticket (un abonnement) plus cher qui permette d'utiliser, en plus des T.C., des parkings payants
- 8 - A Lyon, les gens roulent beaucoup trop vite
- 9 - Les trains de la banlieue lyonnaise ne sont pas souvent à l'heure
- 10 - Dans les gares, les correspondances train-bus et train-métro sont bonnes
- 11 - Il est urgent de faire une autoroute qui évite Lyon pour soulager le tunnel de Fourvière, même si elle gêne les communes traversées
- 12 - Des navettes fréquentes sur le Rhône ou la Saône, ce serait une bonne chose
- 13 - Plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes S.N.C.F. de banlieue
- 14 - On devrait faire respecter le stationnement interdit
- 15 - Il est urgent de faire une ligne de métro directe entre la Presqu'île et la Part-Dieu
- 16 - Le tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise
- 17 - A Lyon, il faut construire de nouveaux parkings payants
- 18 - Il est intéressant de créer un ticket (un abonnement) plus cher qui permette d'utiliser tous les T.C. de l'agglomération (bus, métro, funiculaire, S.N.C.F. banlieue)
- 19 - Il faut créer près de Lyon un réseau de pistes cyclables pour aller s'y promener le soir ou le week-end
- 20 - Je suis partisan de l'extension du métro
- 21 - La voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen de transport commode pour me rendre à mon travail
- 22 - Développer les lignes S.N.C.F. de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir
- 23 - Dans les T.C.L., c'est mieux qu'autrefois
- 24 - Dans le métro ou dans les bus, le contrôle des billets est insuffisant
- 25 - Les couloirs réservés pour les bus devraient être encore plus nombreux
- 26 - Dans l'agglomération lyonnaise, on ne s'occupe pas du tout des deux roues
- 27 - Il faut arrêter de faire des lignes de métro, parce que ça coûte trop cher
- 28 - A Lyon, tout le monde stationne n'importe où

la fonction euphémique de la réponse "sans opinion".

Les figures 1 et 2 permettent d'interpréter, dans une large mesure, la réponse "sans opinion". Il suffit en effet de comparer la distance entre cette réponse et soit le "plutôt d'accord", soit le "plutôt pas d'accord" à la même question. Sur les graphiques 1 et 2, on a relié par un trait la réponse sans opinion à la réponse exprimée la plus proche, pour quelques exemples.

Le sans opinion peut-être un refus déguisé

L'item "il faut arrêter de construire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher" est exemplaire : le "sans opinion" est proche du oui à la fois sur les trois premiers facteurs. Ce qui signifie que la probabilité est élevée pour que ce "sans opinion" n'ait qu'une seule signification : l'opposition au métro. Certains enquêtés, peu favorables au métro, n'ont pas osé choisir une mesure aussi radicale.

Le "sans opinion" est substitut du "oui" (items reliés par un trait à la figure 2) lorsque l'item concerné implique une critique, contient une proposition négative, désavantageuse : ainsi le sans opinion et le oui sont-ils proches pour les items "les travaux du métro sont insupportables", "je ne me fie pas aux horaires des bus, car ils ne passent jamais à l'heure", "le contrôle des billets est insuffisant".

Elle est encore substitut du "oui" lorsque ce "oui" serait une réponse de complaisance émanant d'une personne peu concernée par la proposition que sous-entend l'item, mais qui peut, pour d'autres, présenter certains avantages qu'elle ne veut pas contrecarrer. On doit pouvoir interpréter ainsi une grande partie des "sans opinion", par exemple, aux propositions :

- "le tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise",
- "il est intéressant de créer un ticket plus cher, qui permette d'utiliser, en plus des TC des parkings payants",
- "il est urgent de créer une ligne de métro directe entre la Presqu'Ile et la Part-Dieu".

Le "sans opinion" est substitut du "non" (de la réponse "plutôt pas d'accord") pour atténuer une opposition à des jugements que l'on ne partage pas ou le refus d'aménagements que l'on ne souhaite pas. Il concerne ici très peu d'items :

- "dans les TCL c'est mieux qu'autrefois"...
- "Il est intéressant de créer un ticket plus cher qui permette d'utiliser tous les TC de l'agglomération",
- "développer la SNCF de banlieue lyonnaise, c'est l'avenir",
- "des navettes fréquentes sur le Rhône ou la Saône, ce serait une bonne chose",

- "Grâce aux couloirs à bus, on circule mieux qu'avant en voiture".

En outre il n'a ici cette signification que par rapport aux axes 1 et 3. Sur l'axe 2, ces "sans opinion" caractérisent plutôt un désintérêt pour tout ce qui a à voir avec la banlieue.

Il est habituellement plus fréquent que le "sans opinion" serve à euphémiser une réponse "non" qu'une réponse "oui". Ce questionnaire fait exception ; cela pourrait s'expliquer pour les items comportant une critique. Mais comme ce n'est pas toujours le cas, il s'agit ici d'un **amalgame procédant d'une absence d'opinion**. Les enquêtés concernés sont en général des personnes qu'on pourrait dire relativement reléguées: inactifs, chômeurs, retraités, personnes se déplaçant peu, logées de façon précaire ; fait surprenant elles surmontent leurs difficultés à exprimer un refus en s'opposant au métro.

Le "non euphémisé" va plutôt avec une certaine propension au "non", un refus du questionnaire venant de personnes peu enclines à être réenquêtées une nouvelle fois.

A quels groupes sociaux ou catégories d'usagers correspondent ces attitudes ?

La figure 1 bis illustre les catégories correspondant à la structure des réponses représentée à la figure 1. Les deux graphiques se lisent en superposition.

L'opposition "d'accord" / "pas d'accord" correspond à une opposition entre d'un côté les retraités, les personnes ayant fait peu d'études, les ouvriers non qualifiés, et de l'autre les catégories supérieures, les personnes ayant dépassé le niveau du baccalauréat, les multimotorisés. Cette opposition se lit sur l'axe horizontal.

Du côté des adversaires du métro, plutôt partisans des trains de banlieue bien que critiquant les conditions actuelles de déplacements SNCF, se trouvent avant tout les personnes résidant **en périphérie**. L'axe vertical visualise cette opposition centre-périphérie. **Les Lyonnais se distinguent plus nettement par l'absence d'opinion sur tout ce qui a trait aux déplacements SNCF, que par un intérêt nettement plus marqué que les autres pour l'extension du métro, bien qu'entre eux et les enquêtés non-Lyonnais, la différence soit significative.** Le libellé très plébiscitaire d'une des deux questions sur le métro est peu propice à faire émerger des différences.

B - Typologie des personnes s'exprimant

Type 11 : Des gens bien intentionnés, s'exprimant toujours

Les personnes de ce type apparaissent "bien intentionnées" dans la mesure où elles tendent à acquiescer aux propositions connotant l'apologie et à refuser les critiques. Il est donc difficile de déceler chez elles un choix en matière de politique de transport. Elles sont apparemment plus favorables aux transports collectifs, métro ou train SNCF de banlieue, qu'à la voiture. Elles ont le nombre minimum de réponses "sans opinion". Le secteur public est particulièrement bien représenté, habitat plutôt périphérique.

401 personnes constituent ce groupe qui se caractérise par la quasi-absence de la réponse "sans opinion" et par le refus de toutes les critiques : critique des transports en commun, qu'il s'agisse des bus, du métro ou des trains, critique des automobilistes qui roulent trop vite ou stationnent n'importe où. Ce type se caractérise donc par la surreprésentation de la réponse "plutôt pas d'accord" à toutes les propositions ayant un caractère critique, rédigées sur le mode négatif.

Il vient loin en tête pour la proportion des "plutôt d'accord" aux quatre items plaidant en faveur des TCL, et pour la proportion des "plutôt pas d'accord" aux huit items comportant une critique. En additionnant ces deux types de réponses, on pourrait trouver au maximum 12 réponses "bien intentionnées". On en trouve ici 7,1 contre 4,5 à 6,1 pour le groupe 1 et 2,6 à 5,1 pour le groupe 2 (cf annexe 2).

On tend à être d'accord avec toute proposition formulée de façon positive, ce qui rend difficile de situer ce type du point de vue des options en matière de politique des transports : les personnes concernées semblent assez favorables à toutes les propositions constructives qu'il s'agisse des pistes cyclables, des navettes sur le Rhône et la Saône, du développement de la SNCF-banlieue, de l'extension du métro. C'est l'un des trois types les plus favorables au métro.

C'est aussi l'un des deux types les plus favorables à la proposition "développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir". Aussi ces personnes sont-elles partagées lorsqu'il s'agit de choisir entre la construction d'une autre ligne de métro dans Lyon ou le développement de la SNCF de banlieue. Mais ceci ne se traduit pas par davantage de "sans opinion".

Mais il y a cependant une exception : les personnes de ce type sont contre la construction de nouveaux parkings payants à Lyon, sans être particulièrement critiques à l'encontre des automobilistes. L'opposition aux parkings est peut-être cohérente avec le fait que c'est dans ce type qu'on est le plus favorable à l'aménagement de pistes cyclables, aux deux-roues. C'est aussi ici qu'est maximum le taux de possession de bicyclettes.

Ce type se distingue nettement des autres en choisissant (à 44%) "d'améliorer les transports en commun en augmentant les subventions venant des impôts". Alors que dans les autres groupes

on choisit plutôt de financer les améliorations par l'augmentation des tarifs ou de ne rien améliorer du tout. L'attitude du groupe 11 peut être liée à une certaine conception du service public.

Du point de vue du nombre de déplacements, ce type se situe dans la moyenne, avec un poids un peu plus fort pour la voiture.

Le pourcentage d'usagers de la SNCF reste faible mais est cependant maximum ici : 12% des personnes de ce type font des déplacements au moins occasionnels en train contre 2 à 9% des personnes des 8 autres types.

Deux caractéristiques professionnelles : une surreprésentation du secteur public et des ouvriers qualifiés :

- Ce type compte un peu plus d'ouvriers que les autres, surtout des ouvriers qualifiés
- Le secteur public semble particulièrement représenté dans ce type 11, surtout les employés du secteur public, mais également les cadres. On regrette d'autant plus l'absence d'information sur le statut des personnes et surtout la possibilité de faire le lien entre ce statut et celui du logement, par les mécanismes d'attribution (HLM ou secteur libre, administration gestionnaire) et du type d'habitat, en particulier l'opposition entre les vieux centres et les quartiers récents, les immeubles ou maisons sur rues et les grands ensembles. Des travaux récents ont montré une certaine spécificité de l'habitat des personnes relevant du secteur public.

Ce sont des personnes relativement jeunes. Le nombre d'enfants par ménage est maximum ici ; cela explique peut-être un taux maximum de possesseurs de bicyclettes.

Du point de vue de la localisation, sans être maximum le pourcentage de personnes habitant la grande périphérie est élevé (24,4% contre 20,6 en moyenne et 18,9 dans le groupe 1). La proportion de personnes habitant une maison individuelle de type isolé est de 24% (second rang parmi les 9 types).

On peut supposer que ces personnes sont relativement éloignées du réseau de transport. A une question hors grappe sur "qui a le plus besoin de subvention pour les transports scolaires", 24% des personnes de ce type répondent : "les gens qui ont une grande distance entre le domicile et l'école". Ils viennent en seconde position après le type 14 (cf plus loin).

Ce type montre l'intérêt qu'il y aurait à améliorer le questionnaire du point de vue des attitudes à l'égard des équipements collectifs, la politique de l'aménagement des villes, le rôle des pouvoirs publics. L'accueil assez bienveillant que font au questionnaire les personnes de ce type vient peut-être d'une attitude plus générale en faveur des équipements collectifs, avec une certaine conception de l'Etat, dépassant largement la fonction transport. Aucune information ne permet d'analyser cette hypothèse.

Type 12 : les captifs de la voiture

Automobilistes reflétant le point de vue des automobilistes, connaissant mal les conditions d'utilisation des transports en commun. Beaucoup d'actifs, plutôt du secteur privé.

Ce type compte 148 personnes nettement caractérisées par un item précis : "la voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen de transport commode pour me rendre à mon travail". 8 personnes sur 10 dans ce type sont d'accord avec cette proposition (contre 10 à 51% dans tous les autres types).

De fait ce sont eux qui font le **maximum de déplacements en voiture** et presque le minimum de déplacements en transports collectifs : 39% d'entre eux font au moins 4 trajets quotidiens en voiture (ce pourcentage varie entre 8 et 28% ailleurs). Le taux de possession de voitures est particulièrement élevé; celui de voitures achetées neuves est maximum.

Dans l'ensemble, les attitudes représentent bien ici les intérêts des automobilistes :

- La seule réponse "plutôt pas d'accord" dont le taux est ici maximum et très significatif concerne l'item "les couloirs réservés pour les bus devraient être encore plus nombreux".
- Comparées aux 8 autres types et pas seulement à leur groupe d'appartenance, les personnes de ce type sont les plus partisans d'une autoroute évitant Lyon "même si elle gêne les communes traversées". Ignorant les conditions d'utilisation des transports collectifs, elles sont "sans opinion" sur les items portant sur ces sujets.
- Ces personnes sont **très peu sévères** en ce qui concerne les **infractions** au code (cf annexe 3). Elles sont plus hésitantes concernant le stationnement en double file (qui gêne surtout la circulation automobile), mais nettement laxistes en ce qui concerne le stationnement sur les trottoirs et le non-paiement des parcmètres. Comme ces questions ne font pas partie de la grappe et donc n'ont aucune contribution à la construction de cette typologie, cette observation constitue un indicateur de cohérence des attitudes caractérisant ce type.

A la question (hors grappe) sur les priorités en vue d'une amélioration des bus, ces personnes se distinguent en premier lieu par la fréquence du "sans opinion", puis ensuite par le choix du "réseau mieux adapté" par opposition à "une vitesse plus grande" ou "une fréquence plus élevée". Elles choisissent l'amélioration du réseau par les liaisons "de banlieues à banlieues". On peut penser que ces personnes habitent actuellement dans des zones mal desservies.

On manque d'information sur le lieu de travail, situé par rapport à un réseau et une structure économique de l'espace, qui permettrait d'objectiver ces attitudes.

Dans ce type on est évidemment favorable à la voiture, dans la mesure où l'on peut exprimer ce choix c'est-à-dire en refusant les critiques faites aux automobilistes (ce refus est encore plus net dans les types 15 ou 23 que l'on verra plus loin).

On est très moyennement favorable au développement de la SNCF ou à celui du métro.

Par contre c'est ici que les accords sont maxima pour la création de navettes sur le Rhône ou la Saône.

Appartenant au groupe des personnes s'exprimant, ce type est celui qui fournit le plus de "sans opinion" (par rapport à son groupe). C'est cohérent : ces "sans opinion" concernent toujours les items intéressant les usagers effectifs des transports collectifs (les jugements sur les correspondances dans les gares, sur les horaires des bus, le contrôle des billets...). Bref, ce sont souvent des "sans opinion" circonstanciés. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas.

En voici des exemples :

- On réserve un accueil favorable à la création d'un métro entre la Presqu'île et la Part-Dieu. Toutefois les réponses "plutôt d'accord" à cet item sont édulcorées par un taux de "sans opinion" assez élevé. Ce serait plutôt un accord de complaisance.
- Une circonstance analogue revient à propos de deux items qui remportent ici le maximum de réponses "sans opinion". Dans un cas: "Il faut arrêter de faire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher", les accords, sans être très nombreux (13%), le sont davantage que dans trois autres des types du groupe 1, mais le poids des "sans opinion" relativise nettement cette affirmation déjà modérée.
- L'item : "Il est normal de rabattre le maximum de lignes de bus sur le métro, quitte à imposer des correspondances", les suffrages dominent nettement : 77% de "plutôt d'accord", mais très édulcorés par 10% de "sans opinion", alors que cette proportion varie de 1 à 3 dans les 4 autres types. Ce sont des suffrages de personnes pas très concernées par ce problème.

A une question hors grappe sur le financement des améliorations en matière de TCL, ce type choisit plus souvent l'augmentation des tarifs (se posant ainsi en non-usagers ?) alors que les autres choisissent l'impôt ou pas d'amélioration du tout.

Du point de vue professionnel, ce type est le plus "actif", caractérisé par le poids des personnes travaillant à temps plein (66%), par le poids des cadres, des techniciens et des contremaîtres. Mais ce type est socialement hétérogène puisqu'il compte aussi beaucoup d'ouvriers, à peu près autant que le type 11, mais davantage d'ouvriers non qualifiés.

Au contraire du type 11, c'est le **secteur privé** qui semble surreprésenté ici, du moins d'après les seules catégories renseignées sur le statut, les cadres et surtout les employés. On trouve également beaucoup de diplômés d'études supérieures.

Tout ceci donne à penser qu'on est ici dans des zones géographiques où sont implantés des établissements de production plutôt que des administrations, zones probablement mal desservies.

L'habitat est plus **périphérique** que dans les autres types du groupe 1 et on trouve davantage ici qu'ailleurs de **maisons individuelles accolées**.

Type 13 : Des usagers des TC, pro-TC, sévères à l'égard des automobilistes.

Le plus lyonnais de tous les types et le plus féminin. Utilisatrices des transports en commun, métro compris, les personnes de ce type sont favorables à l'aménagement de la circulation des deux-roues, au développement du métro. Elles sont peu favorables au développement de la SNCF et aux mesures facilitant la circulation automobile.

Ce type compte 348 personnes. Bien que peu porté en général sur les réponses "plutôt pas d'accord" ce type est relativement critique. L'hostilité est manifeste à l'égard des automobilistes qui "roulent trop vite", "ne respectent pas le stationnement interdit", "stationnent n'importe où". Cette attitude semble fermement ancrée car elle se reproduit à propos de la question hors grappe sur la répression des infractions : Ce type s'avère l'un des plus répressifs en cas d'infraction au code, particulièrement lorsqu'il s'agit du stationnement sur le trottoir. Il vient en cela après le type 22 du groupe 2 plus loin.

Ces attitudes vont de pair avec celles en faveur du respect du stationnement interdit et de l'augmentation des couloirs de bus qui recueillent ici les suffrages maxima.

Quant à la politique des transports, ces personnes sont les plus partisans de facilités pour les deux-roues. Elles sont plutôt favorables à la création de parkings payants, à l'instauration d'un ticket tout-transport.

On est, plus qu'ailleurs, sans opinion sur les conditions d'utilisation des trains de banlieue et le "sans opinion" fréquent sur les mesures à prendre en faveur de la SNCF semble une façon de ne pas s'y montrer trop hostile. Par exemple on adhère peu à l'idée d'une priorité à la construction de lignes SNCF au dépend de l'extension du métro, au développement de la SNCF banlieue.

Ceci s'explique aisément : ce type est le plus lyonnais de tous les types : un quart des personnes résident à Lyon-centre, alors que ce pourcentage se situe entre 12 et 19% pour les 8 autres types. Réciproquement on trouve ici le minimum (10%) de personnes résidant en grande périphérie, contre 13 à 35% pour les huit autres types. La SNCF ou les mesures concernant la banlieue n'intéressent pas les personnes de ce type, ni dans le cas présent, ni pour l'avenir.

Ce type est l'un des trois (sur les neuf) les plus favorables à l'extension du métro. Il n'est pas favorable à la voiture.

On tend à estimer que les TCL sont en déficit et que les améliorations devraient être financées plutôt par les impôts que par une augmentation des tarifs, ce qui est généralement une position propre aux usagers des transports collectifs..

Du point de vue des déplacements, ce type se situe dans la moyenne, et un peu au-dessous de la moyenne quand on le compare seulement aux autres types du groupe 1. Il ne fait cependant pas partie des utilisateurs minima de la voiture.

En revanche, l'utilisation des transports collectifs est très fréquente sans être maximum, celle du métro est maximum comparée aux 4 autres types du groupe 1.

On trouve ici le maximum de **femmes** pour le groupe 1. Seule caractéristique du point de vue professionnel: le poids des **employés** est maximum (24% contre 10 à 22 pour les 8 autres types). Si l'on combine la profession et la localisation, c'est là qu'on observe le pourcentage le plus élevé pour l'ensemble "**professions intermédiaires, employés, ouvriers qualifiés résidant à Lyon**".

type 14 : des "oui" systématiques, contre le métro, pour la SNCF

Des "plutôt d'accord" assez systématiques mais critiques et...le plus opposés au métro. Un type surreprésenté en banlieue, donnant la priorité à la SNCF de banlieue, le plus partisan d'un tramway dans l'agglomération, de la création de parkings payants, de la mise en service d'une carte tout-TCL. Peu de propriétaires, un niveau de vie relativement bas.

205 personnes composent ce type assez surprenant : à la fois il se caractérise par une fréquence tout à fait extrême de réponses "plutôt d'accord" (20/28). Et cependant il se trouve exprimer le plus de réponses "plutôt pas d'accord" (24%, contre 1 à 9 dans les 8 autres types) à la proposition "je suis partisan de l'extension du métro".

En outre, ce type se montre particulièrement critique. En fait, bon nombre de ces réponses "plutôt d'accord", se trouvent concerner des propositions critiques : "les bus ne passent jamais à l'heure", "à Lyon, les gens roulent trop vite", "les trains de la banlieue lyonnaise ne sont pas souvent à l'heure", "le contrôle des billets est insuffisant". Et ces critiques ne sont pas atténuées par le "sans opinion", sauf dans un cas "les travaux du métro sont insupportables" où l'on recueille à la fois le maximum de "oui" et, par rapport au groupe 1, le maximum de "sans opinion".

C'est aussi le plus critique à l'égard des automobilistes, encore plus que le type 13.

Trois items seulement recueillent le maximum de réponses "plutôt pas d'accord", avec des différences très significatives avec les autres types :

- L'une qu'on vient de mentionner "je suis partisan de l'extension du métro", alors que du fait de son libellé, cette proposition ramasse une grande majorité de suffrages : entre 94 et 96% dans les autres types du groupe 1, mais 74% ici. Et réciproquement peu de désaccords : entre 1 et 4 % ; mais 24% ici.
- Une seconde ayant encore trait au métro : "Il est normal de rabattre le maximum de lignes de bus sur le métro, quitte à imposer des correspondances".
- Enfin "dans les TCL, c'est mieux qu'autrefois", proposition propre au plébiscite : 6 à 15% seulement de désaccords, mais 18% ici.

Parmi les "accords" systématiques, certains sont particulièrement significatifs, au sens statistique et au sens du contenu. Ainsi les suffragés sont-ils nettement plus nombreux que dans tous les autres types en faveur des propositions:

- "plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue",

- "il est intéressant de créer un ticket ... qui permette d'utiliser tous les TCL de l'agglomération...",
- "le tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise" (accord toutefois atténué par 7% de sans opinion),
- "il faut arrêter de faire des lignes de métro, parce que ça coûte trop cher". Le "plutôt d'accord" est ici particulièrement significatif (70%, alors qu'il se situe entre 5 et 13% pour les 4 autres types du groupe 1 et entre 12 et 20% pour ceux du groupe 2). Il est cependant atténué par 8% de "sans opinion".

Il est clair que la préférence dans ce type va à l'amélioration des transports collectifs dans les banlieues.

Mais avec des contradictions ...

Il faut revenir au fait que c'est ici qu'on observe le plus de "oui", car cette propension s'accompagne d'une nette contradiction : 51% des personnes de ce type sont "d'accord" à la fois avec : "je suis partisan de l'extension du métro" et avec : "Il faut arrêter de construire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher". Ce pourcentage est considérable ; dans les autres types, il varie entre 5 et 13%.

On peut donc s'interroger sur la signification des suffrages élevés en faveur du tramway, de la SNCF ou de la carte-tout-TC.

Est-ce la propension au "oui" qui fait qu'un pourcentage si élevé de personnes de ce type estime que les TCL font des bénéficiaires : 42% contre 13 à 28% pour les 8 autres types ?

A la question (hors grappe) sur les priorités en vue d'une amélioration des bus, ces personnes choisissent en général l'item qui vient en tête de liste. Ainsi choisissent-elles beaucoup plus souvent que celles des autres types "une vitesse plus grande". Les suffrages sont aussi maxima en faveur d'une amélioration des correspondances (pour améliorer le réseau), et en faveur d'une augmentation de la fréquence aux heures creuses.

Dans le même ordre d'idée, à la question sur la répression des infractions, on répond plutôt de façon moyenne, mais jamais "une très grosse contravention", ni "aucune contravention" qui sont les réponses extrêmes.

On est peu au courant des possibilités offertes par l'abonnement TCL. C'est même ici qu'on affirme le plus souvent pouvoir prendre le train SNCF de banlieue avec cet abonnement (13% des personnes de ce type contre 2 à 8%). Mais là encore s'agit-il d'une ignorance ou de la propension au oui ?

A une question hors grappe sur "qui a le plus besoin de subvention pour les transports scolaires", 27% (le maximum) des personnes de ce type répondent : "les gens qui ont une grande distance entre le domicile et l'école". Les autres choisissent plus souvent "les revenus modestes" ou "les familles nombreuses".

Du point de vue des pratiques effectives de transport, les déplacements en voiture sont minima ici par rapport au groupe 1

(le taux de possession de voiture est aussi minimum) et on est des plus critiques à l'égard des automobilistes.

Mais la caractéristique essentielle est la fréquence de **la marche à pied et de l'utilisation des deux-roues**. Grâce à ces deux modes, le nombre de déplacements est nettement plus élevé que la moyenne. Les déplacements en TCL ne sont qu'occasionnels.

Quant à la localisation, ce type est surreprésenté en **banlieue** et sous-représenté à la fois à Lyon et dans la grande périphérie. Ceci pourrait expliquer le choix de la SNCF, si leur localisation est telle qu'elle ne leur permet pas d'espérer une extension du métro qui leur serait facile d'accès. C'est encore ici le problème du manque d'information sur l'inscription socio-économique spatiale qui est soulevé.

Du point de vue de la profession, c'est le poids des **élèves-étudiants** qui domine : 19% contre 3 à 12 dans les 8 autres types et celui des **inactifs non retraités** : 13% contre 6 à 11. Au total 38% des personnes de ce type font partie de ces deux catégories et résident en banlieue.

Réciproquement, un minimum de personnes (34%) travaillent à temps plein (seul le type 24 du groupe 2 a un taux plus faible).

Le nombre de femmes est élevé dans ce type, mais surtout c'est ici que la proportion de **conjointes** est maximum parmi les personnes enquêtées, de même celle de **femmes au foyer**.

Le niveau de vie semble relativement bas à en juger par le taux minimum de disposition d'un téléphone, le fait que la proportion de propriétaires de leur logement soit minimum (cf annexe 5), celle des ménages **logés en meublé** maximum (11% contre 0 à 5 pour les 8 autres types). Enfin pour les personnes ayant terminé leur scolarité, le niveau d'étude est particulièrement bas pour le groupe 1.

Est-ce un bas niveau de vie qui expliquerait de tels suffrages en faveur d'"un arrêt des travaux du métro, **parce que cela coûte trop cher**".

Inactifs mis à part, les **employés de commerce et les personnels des services directs aux particuliers, ou les employés ayant au plus le niveau du primaire** sont les catégories professionnelles qui caractérisent ce type par comparaison aux 8 autres.

Ce type vient en seconde position après le type 11 pour le nombre d'enfants par ménage. Les familles étrangères y ont un poids un peu plus élevé qu'ailleurs.

type 15 : des "non" systématiques,
usagers tous modes, pour le métro

Une propension au "non", des usagers des transports en commun, mais aussi de la voiture, souvent banlieusards, très "contre" la SNCF mais "pour" le métro, qu'ils utilisent (relativement) régulièrement. Les plus opposés aux actions en faveur des deux-roues et aux actions très localisées.

335 personnes font partie de ce type qui se caractérise par le maximum (par rapport à l'ensemble des 9 types) pour les réponses "plutôt pas d'accord" pour 15 items sur les 28. Ces "non", souvent circonstanciés, manifestent une opposition beaucoup plus forte que partout ailleurs aux propositions :

- Le métro améliore la desserte des banlieues.
- Grâce aux couloirs à bus, on circule mieux qu'avant en voiture.
- Il est indispensable de créer un réseau de pistes cyclables dans Lyon.
- Il faut créer près de Lyon un réseau de pistes cyclables pour aller s'y promener le soir ou le week-end.
- A Lyon, on ne s'occupe pas des deux-roues.
- Des navettes sur la Saône et le Rhône, ce serait une bonne chose.
- Il est urgent de faire une ligne de métro directe entre la Presqu'île et la Part-Dieu.
- Il est intéressant de créer un ticket plus cher qui permette d'utiliser, en plus des TC, des parkings payants.
- La voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen commode pour me rendre à mon travail.
- Il est urgent de faire une autoroute qui évite Lyon pour soulager le tunnel de Fourvière, même si elle gêne les communes traversées.
- Le tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise.
- Il est intéressant de créer un ticket plus cher qui permette d'utiliser tous les TC de l'agglomération.
- Développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir.
- Plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue.
- Il faut arrêter de faire des lignes de métro parce que ça coûte trop cher.

C'est ici qu'on trouve quelques "non" atténués par un "sans opinion" (on observera que ce type se projette du côté des proximités "non/sans opinion" sur la figure 2). Ces personnes n'admettent guère que l'on critique les automobilistes, sans que les "non" soient maxima pour les propositions concernées.

Dans certains cas de propositions ambiguës : "grâce aux couloirs à bus, on circule mieux qu'avant en voiture", ou intéressant des catégories spéciales d'usagers : "à Lyon, on ne s'occupe pas des deux-roues", "des navettes sur le Rhône ou la Saône, ce serait une bonne chose", le "non" est atténué par le "sans opinion".

Bref, ce type donnerait l'impression d'une hostilité assez prononcée pour ce questionnaire **si ce n'est une position favorable au métro.**

En effet, en dépit de leur propension au "non", ces personnes sont assez **nettement partisans de l'extension du métro.** Ce sont même les plus favorables si l'on élimine les contradictions que produisent les items sur ce sujet.

A la question hors-grappe sur le moyen le plus apte à améliorer la circulation des bus, ce type se distingue par le choix du "réseau mieux adapté".

Sans opter en faveur d'une augmentation de la vitesse des bus, on estime ici plus qu'ailleurs que cette vitesse serait améliorée si l'on créait de nouveaux couloirs. Mais lorsque cette proposition (l'augmentation des couloirs à bus) est insérée dans les items de la grappe, la réponse est "non" plus que dans les autres types. Ce qui peut tenir à la propension au "non", autant qu'à l'adoption d'un point de vue d'automobiliste.

Avec le type 13 qui s'oppose au développement des trains de banlieue, ce type considère que les TCL sont déficitaires. Est-ce aussi une manifestation de mécontentement ? et choisit plus que les autres de ne faire **aucune amélioration** plutôt que d'en faire et qu'elles soient financées, soit par l'impôt soit par les augmentations de tarifs.

On trouve ici le **taux de déplacement maximum.** Ces déplacements se font beaucoup en voiture (deuxième position après le type 12 dans le groupe 1, mais seulement quatrième position par rapport aux 9 types). Mais ce type est l'un des trois où le nombre de **déplacements en métro** est le plus élevé (tout en restant faible). Ce qui explique peut-être que malgré une propension au "non" on est ici particulièrement favorable au développement du métro.

Ce type compte beaucoup de banlieusards, et un pourcentage maximum (52%) de propriétaires de leur logement.

Avec 40.7 ans en moyenne, ces personnes sont les plus jeunes de tous les types (l'âge varie de 41.5 à 56.0 dans les 8 autres types).

Une profession est surreprésentée, la catégorie des **intermédiaires, tant de la santé que des entreprises.** Le niveau scolaire est relativement élevé, à peu près autant que dans le type 12.

Comparé aux autres types du groupe 1, c'est ici qu'on marque une réticence à être réenquêté, mais les différences sont très faibles : 85% accepteraient ici contre 88 ou 89 ailleurs.

II b) Analyse des personnes sans opinion

A - Structure des réponses des personnes sans opinion

La structure des réponses de ces 795 personnes souvent "sans opinion" est assez différente de celle des précédentes, du fait précisément du poids important ici de ces "sans opinion" : 8 items sur 28.

Au premier abord, la structure résumée à la figure 3 est tripolaire : les trois types de réponses s'opposent. La plus grande opposition le long du premier axe d'inertie, est celle entre les "plutôt pas d'accord" et les "sans opinion". Ensuite les "plutôt d'accord" s'opposent aux deux types de réponses précédents sur le second axe d'inertie.

Toutefois la représentation sur le plan des axes d'inertie 1 et 3 fait apparaître plus clairement que l'opposition dominante est entre le "non" et le "sans opinion" (cf. plus loin la figure 5).

Comme dans le cas du groupe 1, les items concernant le métro sont les seuls échappant à la règle de l'opposition "oui-non-sans opinion". On trouve le "non" à l'item "je suis partisan de l'extension du métro" proche du "oui" à "il faut arrêter de faire des lignes de métro parce que ça coûte trop cher".

La question du métro semble présenter l'enjeu le plus important et le plus concret, donnant la plus faible prise aux manifestations d'aquiescement, de refus ou de repli systématiques, indépendamment du contenu. Pour ce thème, le contenu est le plus fort.

Les captifs de la voiture portés sur le "non"

On observe ici un autre "oui" parmi les "non" : celui correspondant à l'item : "la voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen commode pour me rendre à mon travail". Cet item paraît associé aux "non" systématiques.

Dans le cas du premier groupe les "captifs de la voiture" qui formaient d'ailleurs un seul type de la typologie, prenaient délibérément les intérêts des automobilistes. Ici ils se différencient davantage. Ils ne forment pas nettement un type et s'avèrent les plus partisans du métro pour ce groupe 2.

La figure 3 bis permet de caractériser par d'autres informations ces attitudes. Schématiquement l'opposition entre les réponses "plutôt pas d'accord" et les réponses "sans opinion" correspond à une opposition entre :

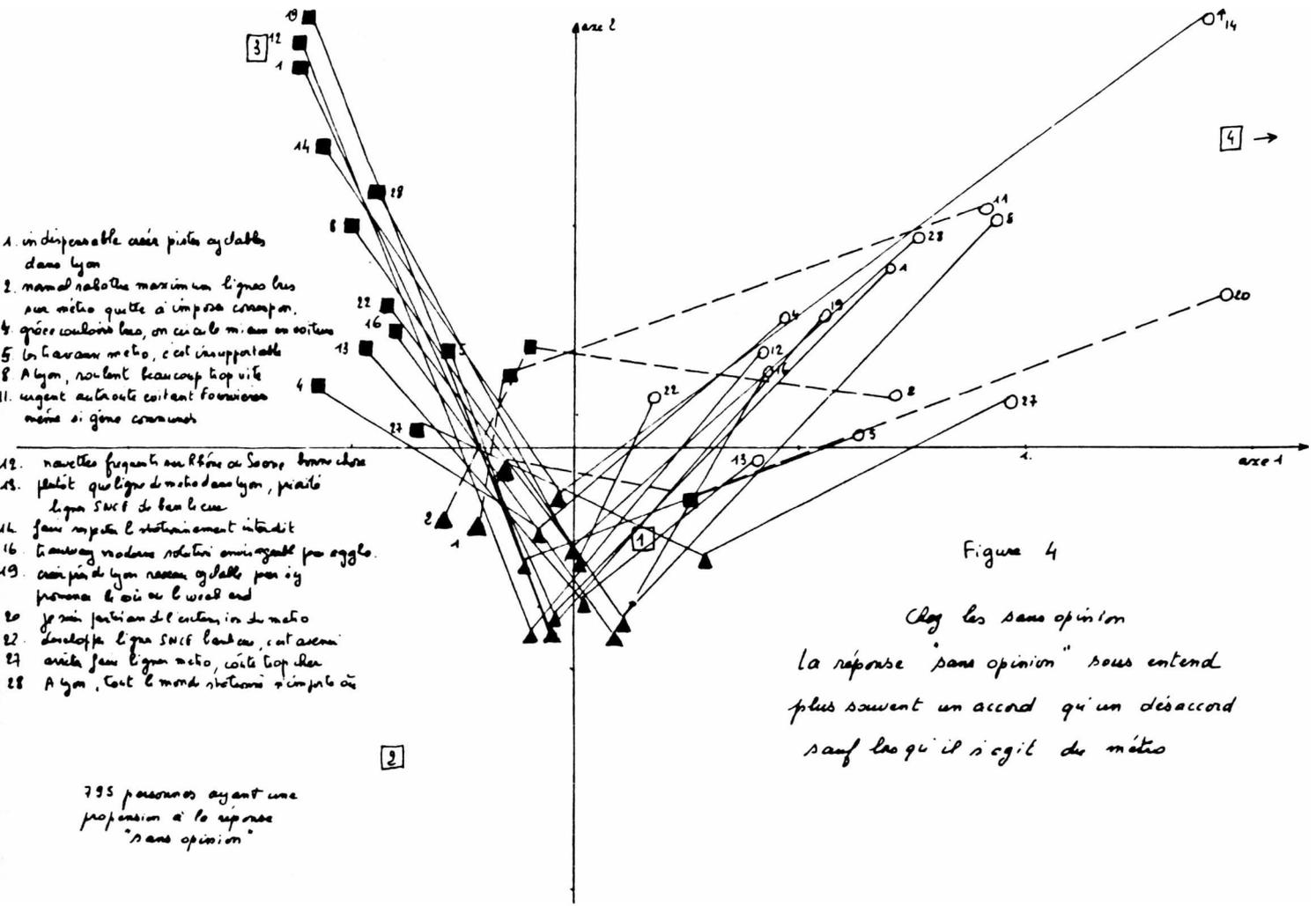
- d'un côté, les cadres, les personnes ayant fait des études supérieures, les multimotorisés, les utilisateurs fréquents de la voiture, les personnes travaillant à temps plein.
- de l'autre côté (à droite sur la figure 3), on trouve les personnes n'ayant pas fait d'études, les retraités, les enfants d'ouvriers non qualifiés, les ouvriers non qualifiés et les personnes non motorisées.

Tandis que du côté des "plutôt d'accord" (partie inférieure de la figure 3 bis), on trouve les ouvriers qualifiés, les possesseurs de bicyclettes, les usagers des transports en commun (qui affirment cependant pouvoir prendre la ligne SNCF de banlieue avec l'abonnement TCL).

Les "sans opinion" plus proches du oui que du non

La figure 4 est une simplification de la figure 3. Quelques questions sont isolées, celles pour lesquelles la réponse "sans opinion" a une position assez nette par rapport aux oui et aux non sur le premier axe d'inertie. On peut ainsi repérer les items à propos desquels le "sans opinion" est plus proche du "oui". Cas nettement plus fréquent que celui de la proximité au non et beaucoup plus fréquent que dans le groupe des personnes s'exprimant. On reconnaît par exemple :

- Il faut arrêter de construire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher",
- Développer les lignes SNCF de banlieue, c'est l'avenir,
- Plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue...



Ceci montre le caractère très indécis des "oui" pour ce groupe. Seul le non apparaît avoir une signification. Celle-ci peut-être renforcée par un mécontentement des automobilistes. On remarquera la position du type 23 en haut à gauche, proche des "non" aux critiques faites aux automobilistes :

- "On devrait faire respecter le stationnement interdit",
- "A Lyon les gens stationnent n'importe où",
- "A Lyon les gens roulent trop vite".

Il y a une exception cependant, toujours à propos du métro : on note à la figure 4 que la seule réponse "non" plus proche du "sans opinion" que le "oui" concerne l'item : "je suis partisan de l'extension du métro".

Une opposition entre automobilistes et usagers des TC

Le plan des premier et troisième axes d'inertie fait apparaître des résultats intéressants (figure 5) : une proximité paradoxale entre les réponses "plutôt d'accord" et les réponses "plutôt pas d'accord".

Dans la partie positive de l'axe 3 on trouve ces deux réponses concernant les transports collectifs ; ce sont ici les usagers les plus assidus des TC qui s'expriment.

On observe, proches, dans la partie supérieure, les réponses d'accord et pas d'accord à des items comme :

- Dans les gares, les correspondances train-bus, train-métro sont bonnes.
- Dans le métro ou dans les bus, le contrôle des billets est insuffisant.
- Je ne me fie pas aux horaires de bus car ils ne passent jamais à l'heure.
- Dans les TCL, c'est mieux qu'autrefois.

Tandis qu'au contraire les items situés dans la partie inférieure sont liés à la voiture particulière et concernent donc les automobilistes. On y observe aussi une proximité entre réponses antagoniques, mais le cas est plus rare :

- Grâce aux couloirs réservés pour les bus, on circule mieux qu'avant en voiture.
- A Lyon, il faut construire de nouveaux parkings payants.

Ce sont les seules propositions qui divisent les automobilistes. On comprend qu'il y ait peu de division entre eux sur les items concernant la voiture dans la mesure où la plupart comportent un jugement critique à leur égard. Les usagers des TC sont plus partagés quant au jugement qu'ils portent sur les conditions de transport.

Pour faciliter l'interprétation, on a projeté sur cette même figure, outre les réponses aux 28 items de la question-grappe analysée, les caractéristiques des personnes interrogées qui ont la position la plus significative. On observe ainsi une opposition sur l'axe 3 entre les personnes utilisant les TC au

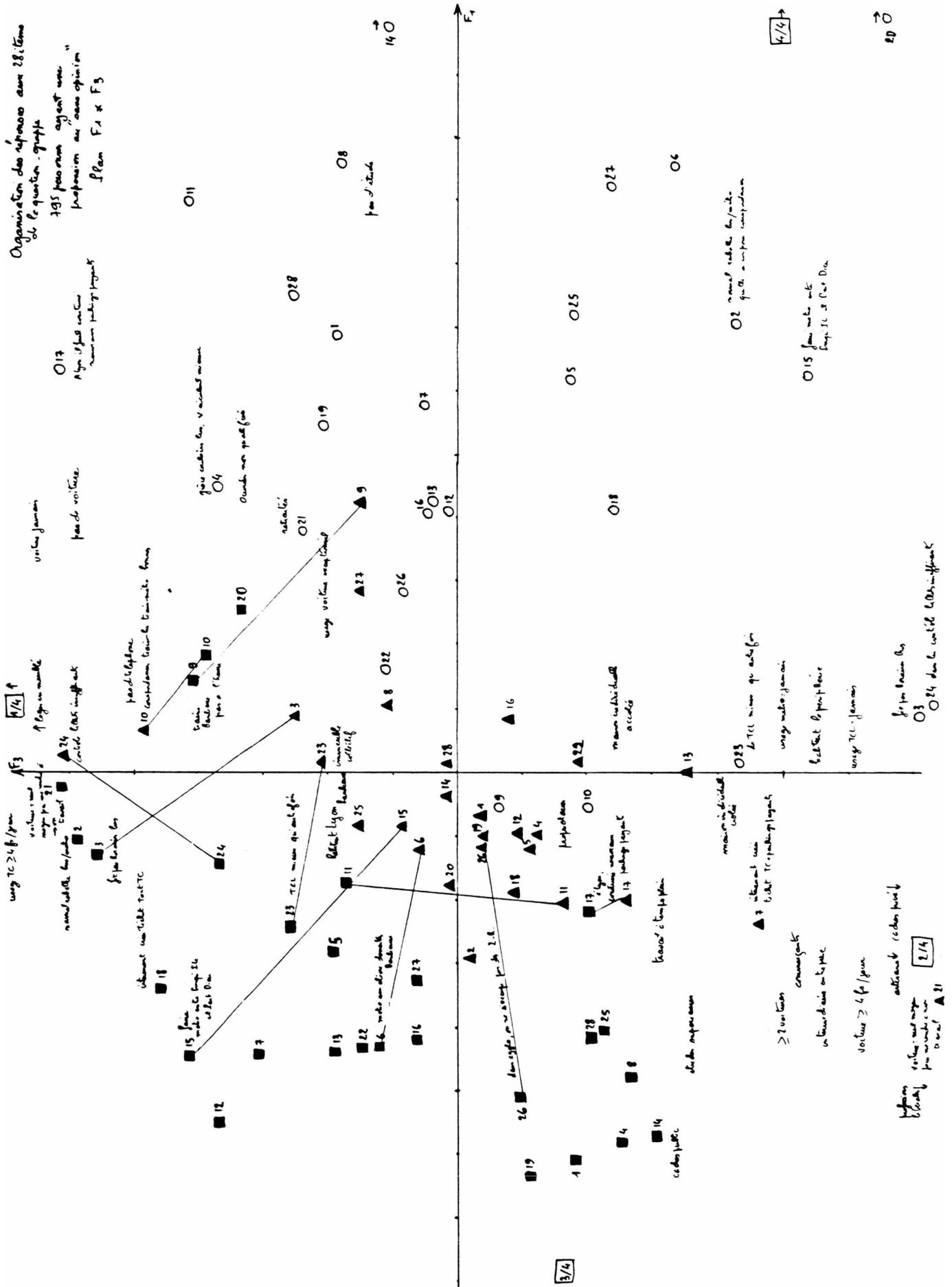
moins 4 fois par jour, qui se projettent dans la partie supérieure du graphique, et celles qui n'utilisent jamais les TC mais font au moins 4 trajets par jour en voiture ; ceux-ci se projettent dans la partie inférieure de la figure 4.

Parallèlement à cette opposition entre les usagers des TCL et les automobilistes on observe à nouveau celle entre d'une part les Lyonnais et les habitants de la proche banlieue, résidant en immeubles collectifs, qui se situent vers le haut de la figure 4, et, à l'opposé, les habitants en grande périphérie logés en maison individuelle.

On voit que les divisions internes aux usagers des TCL ou aux automobilistes sont, de toutes façons, assez peu significatives, puisque ce qui est significatif, c'est-à-dire ce qui fait l'opposition sur ce troisième axe d'inertie, c'est le fait de porter un jugement quel qu'il soit sur un mode de transport ou sur l'autre, autrement dit, c'est le fait d'être concerné.

On retrouve donc comme principales oppositions celles liées à la non-mobilité, au non-usage des TC et au non-usage de la voiture.

Figure 5 : Organisation des réponses des personnes sans opinion
Plan des premier et troisième axes



B - Typologie des personnes sans opinion

Type 21: Les usagers les plus assidus des TC, n'osant pas s'exprimer, pas très favorables au métro

La plus forte propension à l'euphémisme, venant des usagers les plus fréquents des transports collectifs et surtout du métro (bien qu'ils ne s'y montrent pas tellement favorables) vivant à Lyon ou à proximité, le moins motorisés et peu favorables à la voiture. Type assez féminin, le plus âgé à l'exception du type 24, au niveau d'instruction peu élevé.

On est surpris de trouver dans le groupe des "sans opinion", ce type qui se déplace le plus en transports collectifs et surtout en métro, alors que la question du métro semble un enjeu dans ce questionnaire, en opposition aux trains de banlieue. C'est d'autant plus surprenant qu'il y a à la fois beaucoup de Lyonnais et beaucoup de banlieusards (donc peu de résidents en grande périphérie). Du point de vue de la localisation, ce type devrait être particulièrement concerné par ce questionnaire. Or, bien que relativement important (297 personnes), il est particulièrement indécis, utilisant le "sans opinion" pour atténuer les oppositions, les critiques.

Il ne serait pas étonnant que des usagers assidus, donc très concernés, aient des opinions différentes, au contraire. Mais dans ce cas ils s'opposeraient en types distincts. Or en fait ils se rassemblent et ce qui fait leur homogénéité est leur attitude timorée.

Les "sans opinion" sont particulièrement nombreux ici - ils sont toutefois en proportion beaucoup plus faible que dans le type 24. Mais ce dernier type est celui des non mobiles, donc des personnes particulièrement peu concernées comme on le verra plus loin. A cette exception près, la fréquence des réponses "sans opinion" est maximum ici.

En ne s'intéressant qu'aux items où cette fréquence est maximum, on relève des "sans opinion" d'interprétation différente.

Des "sans opinion" qui ont fonction d'euphémiser une critique, ceci dans la mesure où ils concernent une proposition connotant la critique et où la réponse "oui" est, elle aussi, majoritaire ou nettement plus fréquente qu'en moyenne pour le groupe :

- A Lyon, tout le monde stationne n'importe où
- A Lyon, les gens roulent beaucoup trop vite
- Les travaux du métro, c'est insupportable

Des "sans opinion" modérant l'adhésion à une proposition constructive. L'adhésion semble alors plutôt une attitude de complaisance qu'une option véritable :

- Il est indispensable de créer un réseau de pistes cyclables dans Lyon
- Il faut créer près de Lyon un réseau de pistes cyclables pour aller s'y promener le soir ou le week-end

- Des navettes fréquentes sur le Rhône ou la Saône, ce serait une bonne chose
- Un tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise
- Développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir

ou au contraire, des "sans opinion" édulcorant le rejet d'une proposition, accompagnant la réponse "plutôt pas d'accord" :

- Il est intéressant de créer un ticket plus cher qui permette d'utiliser, en plus des TC, des parkings payants
- Il faut arrêter de faire des lignes de métro parce que cela coûte trop cher.

Il existe aussi des items où les "sans opinion" sont majoritaires sans qu'on puisse les interpréter, les suffrages en faveur du oui et du non n'étant pas significativement différents de la moyenne :

- A Lyon, il faut construire de nouveaux parkings payants
- Plutôt que de construire une autre ligne de métro dans Lyon, on devrait en priorité développer les lignes SNCF de banlieue
- Grâce aux couloirs réservés pour les bus, on circule mieux qu'avant en voiture.

Les sans opinion sont un peu plus rares lorsqu'il s'agit de jugements sur les correspondances dans les gares, les horaires des bus, le contrôle des billets. Mais les réponses exprimées sont contradictoires.

On ne trouve de réponses exprimées majoritaires ici, que pour les propositions :

- 32% de réponses "pas d'accord" (contre 5 à 22 dans ce groupe, 13 à 33 dans le groupe 1) à "Il est normal de rabattre le maximum de lignes de bus sur le métro, quitte à imposer des correspondances". Cette fois, bien que timorées, ces personnes se montrent assez mobilisées et on comprend cette réaction car ce sont elles qui empruntent le plus de lignes TCL.
- 70% de réponses "d'accord" (contre 36 à 65 dans ce groupe, 53 à 84 dans le groupe 1) à "les couloirs réservés pour les bus devraient être encore plus nombreux". Ce qui est cohérent en tant qu'usagers des bus.
- 70% de réponses "d'accord" (contre 50 à 57 dans ce groupe mais 78 à 87 dans le groupe 1) à "dans les TCL, c'est mieux qu'autrefois".

et surtout :

- 9% de réponses "pas d'accord" à "je suis partisan de l'extension du métro". Ce pourcentage peut paraître faible, mais il mérite d'être mentionné car en dehors du type 14 où il atteint 24%, il ne dépasse pas 6% ailleurs. Ceci va avec une proportion relativement élevée (20%) d' "accord" à : "Il faut arrêter les travaux du métro parce que cela coûte trop cher".

Les options en matière d'aménagement des transports ne sont donc vraiment pas claires si ce n'est que **ces usagers du métro ne sont pas très favorables à son extension**. Leur opposition sur ce chapitre n'atteint pas celle du type 14, mais elle est nettement plus marquée que pour les autres types.

Ces personnes ne sont pas non plus très favorables à la voiture particulière.

Leur option en matière de politique des transports se cerne un peu mieux à partir de la question (hors grappe) sur les priorités pour l'amélioration des bus. On choisit ici:

- "une fréquence plus élevée", nettement plus souvent que dans tous les autres types, par opposition à "une vitesse plus grande" ou "un réseau mieux adapté"
- l'augmentation des passages aux heures creuses plutôt qu'aux heures de pointe.
- une amélioration des correspondances
- la priorité pour les bus aux feux

Du point de vue des **pratiques effectives** de transport, on a vu que ce type se caractérise par la **fréquence maximum d'utilisation des transports collectifs y compris le métro**. On y observe aussi le **maximum de lignes TCL utilisées**.

Le **taux de possession de véhicules est le plus faible** de tous les types (plus faible encore que dans le type 24 plus loin). En conséquence le nombre moyen de déplacements en voiture est minimum.

Des retraités ou des actifs peu qualifiés :

Ce type semble très hétérogène : il compte d'une part beaucoup de **retraités**: 36%, venant sur ce point en seconde position après le type 24. Il compte aussi relativement beaucoup d'**élèves-étudiants** et de **chômeurs**, mais le pourcentage demeure faible: 12%, venant après le type 14, 19%.

Enfin il compte surtout, parmi les **actifs**, des personnes **peu qualifiées**. L'ensemble des ouvriers non qualifiés, des employés n'ayant pas été au delà du primaire, des personnes n'ayant fait aucune étude et des personnes venant du Maghreb représente 12% de ce type contre 5 à 11% pour les 8 autres. La structure des réponses de ces inactifs est sensiblement la même que celle des retraités.

Le niveau de diplôme est le plus faible à l'exception du type 24 des personnes âgées se déplaçant peu.

C'est dans ce type qu'on compte le plus de femmes chefs de ménage et en général le plus de femmes parmi les personnes enquêtées.

On a déjà souligné que ce type compte à la fois **beaucoup de Lyonnais et beaucoup de banlieusards**. Il y a donc ici très peu de résidants en grande périphérie : 13% , presque aussi peu que dans le type 13 (les autres types en comptent entre 19% et 35%).

Ce sont surtout des **locataires en immeubles collectifs**, fait assez rare pour le groupe 2. Ils sont (relativement) souvent

logés gratuitement ou en meublé (10% en tout, sans doute à cause de la proportion d'élèves-étudiants).

Comme les personnes du type 24, ils ne souhaitent pas être réenquêtés ; mais le taux de refus n'est pas comparable (74% contre 55 pour le type 24).

Type 22 : des non-usagers des TCL, automobilistes acquiesçant systématiquement à toutes les propositions d'aménagement

Des "sans opinion" sur les conditions d'utilisation des transports collectifs qu'on ne fréquente pas, des "oui" systématiques en faveur de toutes les améliorations quelles qu'elles soient. L'habitat est très périphérique, voire rural en maison individuelle. On est plutôt automobilistes quoique sévère à l'égard des infractions.

Les 217 personnes de ce type ont une très forte propension à répondre "plutôt d'accord", ou bien sont "sans opinion". On ne trouve ici aucun item où la réponse "plutôt pas d'accord" serait majoritaire.

Schématiquement, on est systématiquement "pour" toutes les mesures proposées dans la question-grappe qu'il s'agisse du développement des pistes cyclables, des lignes SNCF de banlieue, des navettes sur le Rhône et la Saône, du métro entre la Presqu'île et la Part-Dieu, de l'installation d'un tramway moderne dans l'agglomération, de la création de nouveaux parkings payants (ils diffèrent en cela des deux autres types comptant des automobilistes, les types 12 et 23), de l'extension du métro, sans qu'on puisse déceler une préférence parmi toutes ces propositions.

Les "sans opinion" concernent sans ambiguïté les jugements sur le fonctionnement effectif du métro, des bus, des trains de banlieue, des correspondances dans les gares... témoignant du fait qu'on a affaire ici à des **non-usagers**. C'est bien le cas : **la fréquence d'utilisation des transports collectifs est minimum dans ce type**, comparée aux 8 autres, et ceci tant en ce qui concerne les bus que le métro.

En corrolaire on observe ici une proportion maximum de "sans opinion" à la question sur les possibilités offertes par la carte d'abonnement TCL. Certains pensent même que cela permet de prendre les lignes SNCF de banlieue.

Le taux de possession de voiture est en revanche élevé, sans être maximum, et la fréquence des trajets en voiture assez élevée. On est relativement **captif de la voiture**. L'item : "la voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen de transport commode pour me rendre à mon travail", recueille ici 58% de réponses "d'accord"; c'est le maximum par rapport au groupe 2 ; cela met ce type au second rang pour l'ensemble des 9 types, après le type 12.

Les personnes de ce type se montrent les plus **répressives** à l'égard des automobilistes, attitude constante se retrouvant dans la question sur les infractions, non utilisée pour la construction de cette typologie : c'est ici que l'on trouve le plus de réponses en faveur d'une "très grosse contravention" et au contraire le pourcentage minimum de réponses "aucune contravention" et ceci quelle que soit l'infraction concernée.

Cela peut paraître surprenant pour des automobilistes, mais on verra plus loin que l'habitat a un caractère rural. En milieu rural les attitudes vis-à-vis de la voiture, des infractions, de la conduite en général, sont certainement différentes de celles du milieu urbain, même de la part d'automobilistes.

La localisation à la **périphérie** caractérise nettement ce type. Elle concerne 35% des personnes, alors que ce pourcentage se situe entre 10 et 31 pour les 8 autres. Les ménages sont assez souvent propriétaires et les logements sont, pour 30%, le maximum, des **maisons individuelles isolées**. Le taux de possession du téléphone est maximum.

Les intermédiaires d'entreprise et surtout les ouvriers sont relativement nombreux ici par rapport au groupe 2. Mais ce type se caractérise surtout par le poids des **exploitants agricoles, des artisans et des commerçants** bien que toutes ces catégories aient un poids faible dans l'échantillon. Au total elles représentent 11% des personnes de ce type, contre 2 à 7% dans les 8 autres.

Type 23 : Des automobilistes "pas d'accord", sauf pour le métro

D'autres captifs de la voiture, de statut social le plus élevé, virulents à propos des critiques faites aux automobilistes, réticents au questionnaire sauf pour défendre les automobilistes et le métro.

Les 181 personnes de ce type se caractérisent par une proportion de réponses "plutôt pas d'accord" très élevée pour un type du groupe "sans opinion". Seul le type 15 le dépasse sur ce point mais avec très peu de réponses "sans opinion".

Les seules réponses "plutôt d'accord" surreprésentées dans ce type, sont celles aux items :

- "je suis partisan de l'extension du métro (mais c'est un item où les "d'accord" varient entre 74 et 99% entre les 9 types).
- "la voiture, c'est tout ce que j'ai comme moyen commode pour me rendre à mon travail" (réponse "d'accord" presque aussi fréquente que dans le type précédent, 54%).

Il s'agit donc de personnes **relativement captives de la voiture**, ayant une propension à refuser les mesures proposées sauf lorsqu'il s'agit du métro : on est assez partisan du métro dans ce type et défavorable au développement de la SNCF-banlieue.

On s'oppose vigoureusement, plus que dans les huit autres types, aux critiques faites aux automobilistes : "roulent trop vite", "stationnent n'importe où".

On se montre particulièrement peu répressif lorsqu'il s'agit des infractions des automobilistes (question hors grappe).

On estime ici que les TCL sont déficitaires et on est peu favorable à toute amélioration de ce côté.

Dans les priorités en vue d'une amélioration de la circulation des bus on choisit la vitesse (par rapport aux autres types du groupe 2, car les "sans opinion" sont ici nombreux).

Bien qu'opposé à la création de nouveaux couloirs pour les bus, on estime que c'est ce qui est le plus propre à améliorer leur vitesse.

Le "sans opinion" est à peu près aussi fréquent que dans les types 21 et 22 mais avec des significations diverses :

- l'une attendue, tient à l'ignorance des conditions effectives de transport collectif.
- l'autre d'interprétation moins immédiate, comme euphémisation d'une opposition.

Certains mécontentements s'expriment directement (sans le "sans opinion") : c'est à propos des critiques faites aux automobilistes. D'autres oppositions sont atténuées, mélangées d'un fort taux de "sans opinion", concernant des sujets qui passionnent certainement moins ces enquêtés : à propos des pistes cyclables, du tramway, du ticket tout-TC, du développement de la

SNCF, voire même des items où il est question de parkings payants.

Ce type est l'un de ceux où l'on se déplace le plus, mais en voiture surtout. Le taux de possession de voiture est maximum.

Il y a assez peu de Lyonnais dans ce type qui se caractérise plus par l'habitat à la **périphérie** qu'en proche banlieue. Ces personnes croient donc davantage au métro qu'au train pour desservir la grande périphérie ; il est possible que leur lieu de résidence s'y prête. Là encore l'absence d'un repérage socio-économique spatial est dommageable.

Du point de vue professionnel, ce type correspond aux **statuts les plus élevés**. Il se distingue surtout par le poids des salariés non-ouvriers. Le poids des **cadres et professions libérales** est maximum comparé à tous les autres types. Est également maximum le poids des **cadres et professions libérales habitant hors de Lyon-centre**.

De même est maximum le poids des personnes ayant le **baccalauréat ou des diplômes d'études supérieures**. Celui des intermédiaires et des employés est maximum pour le groupe 2.

Enfin c'est ici qu'on compte le plus de résidences secondaires. Mais les différences entre les types ne sont pas importantes de ce point de vue.

On n'est pas très enthousiaste pour être réenquêté : 78% accepteraient.

Type 24 : Personnes non concernées

Les "sans opinion" émanent ici de personnes âgées, utilisant un peu la voiture et pas du tout les transports collectifs. Elles habitent en grande périphérie, toutes raisons pour ne pas se sentir très concerné par ce questionnaire. Elles ne souhaitent pas être réenquêtées.

Ce type se caractérise par l'importance des réponses "sans opinion" : 16 sur les 28 items. C'est dire que ces 100 personnes ne se sentent pas très concernées par les problèmes abordés.

Cette caractéristique vaut pour toutes les questions du questionnaire et non pas seulement celles sur lesquelles est bâtie cette typologie. Elle vaut donc pour toutes les questions portant sur l'amélioration de la circulation des bus, sur le degré de pénalisation en cas d'infraction, sur les possibilités offertes par la carte d'abonnement TCL...

C'est en effet ici que le **nombre global de déplacements est minimum**. La possession de la voiture et les déplacements en voiture sont un peu plus fréquents ici que dans le type 21 tout en restant très faibles.

Ce sont de loin les personnes **les plus âgées** de l'échantillon : elles ont 56 ans en moyenne alors que dans les 8 autres types, l'âge varie entre 41 et 51 ans.

31% d'entre elles résident en **grande périphérie**, proportion très élevée venant juste après le type 22. On trouve ici le maximum (15% contre 5 à 12) de maisons individuelles accolées.

La proportion de femmes y est forte et surtout la proportion de retraités : 47%, alors que ce taux se situe entre 11 et 36 dans les 8 autres types. On trouve aussi ici un maximum de personnes n'ayant pas fait d'étude ou s'étant arrêtées après l'école primaire.

55% seulement des personnes de ce type accepteraient d'être réenquêtées alors que ce pourcentage oscille entre 74 et 89 pour les 8 autres types.

Annexes

Annexe 1

**Distribution des réponses à la question-grappe pour les deux grands groupes
et les neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
23. Priorité lignes SNCF sur ligne métro												
. plutôt d'accord	74	82	87	78	82	79	81	60	70	57	52	50
. plutôt pas d'accord	9	11	10	15	6	18	12	6	9	4	8	3
. sans opinion	16	7	2	7	12	3	8	34	22	40	40	47
6. Métro améliore desserte banlieues												
. plutôt d'accord	71	74	75	71	80	80	64	67	69	75	65	47
. plutôt pas d'accord	22	24	25	23	18	15	34	17	19	9	30	9
. sans opinion	7	2	0	6	2	5	2	16	13	16	4	44
10. Bonnes correspondances train-bus/métro												
. plutôt d'accord	42	52	74	34	32	64	45	23	36	13	19	14
. plutôt pas d'accord	12	14	19	10	4	21	18	7	11	4	6	5
. sans opinion	47	34	7	55	64	14	37	70	53	82	75	81
4. Couloirs bus améliorent circulation												
. plutôt d'accord	66	71	74	74	74	80	59	56	52	69	56	39
. plutôt pas d'accord	22	25	24	25	21	16	36	15	11	16	27	6
. sans opinion	13	4	2	1	5	4	5	29	37	16	17	55
3. Horaires bus pas fiables												
. plutôt d'accord	38	42	28	34	48	73	36	30	38	25	24	28
. plutôt pas d'accord	48	53	71	28	51	24	61	39	52	24	43	23
. sans opinion	14	5	0	37	1	2	2	31	10	52	33	49
9. Trains de banlieue souvent en retard												
. plutôt d'accord	12	16	15	8	3	57	10	4	5	4	1	5
. plutôt pas d'accord	22	30	67	18	3	19	26	9	12	2	10	10
. sans opinion	66	54	18	74	94	24	64	88	83	94	89	85
24. Contrôle billets métro/bus insuffisant												
. plutôt d'accord	41	46	38	18	51	70	45	33	52	25	20	15
. plutôt pas d'accord	40	47	60	30	46	28	50	27	35	16	36	14
. sans opinion	19	8	2	52	3	2	4	40	13	59	44	71
5. Travaux métro insupportables												
. plutôt d'accord	39	41	27	53	46	68	30	35	31	46	34	22
. plutôt pas d'accord	50	55	68	41	52	24	67	41	44	35	52	22
. sans opinion	12	4	5	6	2	8	3	25	25	19	14	56
14. Respect du stationnement interdit												
. plutôt d'accord	85	84	83	83	93	87	76	86	91	97	71	75
. plutôt pas d'accord	12	14	16	14	5	11	22	9	4	2	27	4
. sans opinion	3	2	2	3	2	2	2	5	5	1	2	21
28. Stationnement n'importe où à Lyon												
. plutôt d'accord	70	71	59	69	82	87	64	69	76	83	47	56
. plutôt pas d'accord	25	28	40	30	16	12	35	20	11	11	48	13
. sans opinion	5	1	1	1	2	1	1	12	12	6	6	31
8. Les gens roulent trop vite à Lyon												
. plutôt d'accord	57	57	49	51	66	87	42	56	69	68	24	51
. plutôt pas d'accord	39	41	50	47	33	11	56	34	21	27	71	20
. sans opinion	5	2	1	3	1	2	2	10	11	5	4	29
25. Plus de couloirs réservés aux bus												
. plutôt d'accord	67	71	71	53	84	80	62	59	70	65	46	36
. plutôt pas d'accord	26	27	28	45	16	19	36	24	17	20	42	18
. sans opinion	7	1	1	2	0	2	2	17	12	16	12	46

Annexe 1 (suite)

**Distribution des réponses à la question-grappe pour les deux grands groupes
et les neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
1. Création pistes cyclables dans Lyon												
. plutôt d'accord	65	66	87	72	84	67	21	64	72	80	39	48
. plutôt pas d'accord	26	31	13	24	14	26	77	17	8	11	47	6
. sans opinion	8	3	0	4	2	7	2	19	21	9	14	46
19. Création pistes cyclables pour promenade												
. plutôt d'accord	68	72	88	85	89	79	26	61	69	76	39	44
. plutôt pas d'accord	22	25	9	14	9	19	70	16	4	11	44	9
. sans opinion	10	2	2	1	1	2	4	23	27	13	17	47
26. Peu de cas des deux-roues												
. plutôt d'accord	62	68	68	77	81	80	45	50	59	68	27	28
. plutôt pas d'accord	21	26	30	14	13	17	44	13	8	6	31	7
. sans opinion	17	6	2	9	6	3	11	37	33	26	42	65
12. Navettes indispensables sur Rhône/Saône												
. plutôt d'accord	63	69	78	82	78	63	46	53	54	71	39	32
. plutôt pas d'accord	21	25	19	16	14	33	44	15	11	4	38	6
. sans opinion	15	6	2	2	9	4	9	33	34	25	24	62
15. Métro direct entre Presqu'île /Part-Dieu												
. plutôt d'accord	52	58	60	61	59	74	43	43	51	48	34	22
. plutôt pas d'accord	36	39	38	30	41	20	55	30	34	21	44	7
. sans opinion	12	3	2	8	1	6	2	28	15	31	22	71
7. Abonnement plus cher pour T.C. + parkings												
. plutôt d'accord	36	41	37	36	52	59	25	28	15	58	22	14
. plutôt pas d'accord	49	56	61	58	46	33	73	35	42	21	55	11
. sans opinion	15	3	2	6	2	8	1	36	43	21	23	75
17. Construction nouveaux parkings												
. plutôt d'accord	39	43	33	40	51	53	41	31	25	45	33	17
. plutôt pas d'accord	51	54	65	59	44	40	59	45	37	50	57	33
. sans opinion	11	3	2	1	5	6	0	24	38	6	10	50
21. Voiture seul moyen transport pour travail												
. plutôt d'accord	43	48	51	80	34	48	44	35	10	58	54	26
. plutôt pas d'accord	38	41	45	11	48	34	49	31	46	17	27	22
. sans opinion	19	11	4	9	19	18	8	34	44	25	19	52
11. Urgence autoroute pour éviter Fourvières												
. plutôt d'accord	78	82	82	91	87	79	75	70	65	88	75	40
. plutôt pas d'accord	14	15	16	7	10	18	22	12	14	7	17	8
. sans opinion	8	3	2	2	3	3	3	18	21	5	9	52
16. Création tramway, bonne solution												
. plutôt d'accord	44	48	51	55	45	64	33	36	41	45	20	29
. plutôt pas d'accord	44	49	46	45	51	28	64	37	32	36	57	20
. sans opinion	12	4	3	0	5	7	3	27	27	18	23	51
18. Abonnement plus cher pour tous transports												
. plutôt d'accord	50	57	64	52	64	70	36	38	38	58	28	16
. plutôt pas d'accord	35	40	35	45	32	28	61	26	34	9	43	9
. sans opinion	14	3	1	3	4	2	4	35	28	33	29	75
20. Oui à l'extension du métro												
. plutôt d'accord	91	94	99	95	97	74	96	86	87	93	93	55
. plutôt pas d'accord	6	5	1	4	2	24	3	7	9	4	6	5
. sans opinion	3	1	0	1	1	2	1	8	4	3	2	40

Annexe 1 (suite et fin)

**Distribution des réponses à la question-grappe pour les deux grands groupes
et les neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
22. Développement des lignes SNCF												
. plutôt d'accord	55	63	82	67	61	82	31	38	39	49	28	31
. plutôt pas d'accord	26	30	16	30	22	15	64	19	16	16	31	8
. sans opinion	19	6	1	3	18	3	4	43	45	35	40	61
13. Développer lignes SNCF plutôt que métro												
. plutôt d'accord	30	33	39	48	24	62	11	23	20	34	18	17
. plutôt pas d'accord	53	61	58	47	64	33	86	39	39	39	54	9
. sans opinion	17	6	3	5	12	4	3	38	41	28	28	74
27. Arrêter construire métro car trop cher												
. plutôt d'accord	17	17	8	13	9	70	5	16	20	13	12	18
. plutôt pas d'accord	74	79	90	73	90	22	93	66	65	76	79	22
. sans opinion	9	4	1	14	1	8	2	18	15	11	9	60
2. Rabattre lignes bus sur lignes métro												
. plutôt d'accord	65	70	69	77	75	64	68	55	53	75	56	21
. plutôt pas d'accord	24	27	28	13	24	33	31	19	32	5	22	10
. sans opinion	11	3	3	10	1	3	1	25	16	20	23	69

Annexe 2

Combinaison d'opinions pour les deux grands groupes et les neuf types de personnes

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
Oui éloges (1)	2.5	2.8	3.1	2.6	2.7	3.0	2.5	2.1	2.3	2.1	1.9	1.5
Non éloges	0.6	0.7	0.8	0.7	0.5	0.7	1.0	0.5	0.5	0.3	0.7	0.2
Oui critique (2)	4.0	4.3	3.7	3.9	4.7	6.1	3.5	3.6	4.2	4.2	2.5	2.8
Non critique	2.6	2.9	4.0	2.2	2.2	1.5	3.6	1.9	1.9	1.2	3.2	1.1
Oui positif (3)	5.6	6.1	6.8	6.5	6.8	6.9	4.0	4.8	4.9	6.2	3.8	3.1
Non positif	3.2	3.6	3.0	3.2	2.7	2.7	5.7	2.5	2.3	1.8	4.2	1.1
Oui contre VF (4)	2.8	2.8	2.6	2.6	3.2	3.4	2.5	2.7	3.1	3.1	1.9	2.2
Non contre VF	1.0	1.1	1.3	1.4	0.7	0.5	1.5	0.9	0.5	0.6	1.9	0.6
Favorables VF (5)	1.4	1.5	1.7	1.8	1.2	1.1	1.9	1.2	0.8	1.0	2.2	0.7
Défavorables VF	3.3	3.4	3.3	3.1	3.7	3.8	3.0	3.1	3.4	3.6	2.5	2.5
Oui TC banlieue (6)	3.8	4.2	4.8	4.2	4.0	5.0	3.2	3.1	3.3	3.7	2.7	2.1
NON TC banlieue	2.0	2.2	2.0	2.0	1.9	1.6	3.3	1.5	1.6	1.2	2.3	0.7

(1) Items élogieux :

4 : Grâce aux couloirs réservés pour les bus, on circule mieux qu'avant en voiture

6 : Le métro améliore la desserte des banlieues

10 : Dans les gares, les correspondances train-bus train-métro sont bonnes

23 : Dans les TCL, c'est mieux qu'autrefois

(2) Items critiques :

3 : Je ne me fie pas aux horaires des bus, car ils ne passent jamais à l'heure

5 : Les travaux du métro, c'est insupportable

8 : A Lyon, les gens roulent beaucoup trop vite

9 : Les trains de la banlieue lyonnaise ne sont pas souvent à l'heure

14 : On devrait faire respecter le stationnement interdit

24 : Dans le métro ou dans les bus, le contrôle des billets est insuffisant

26 : Dans l'agglomération lyonnaise, on ne s'occupe pas du tout des deux-roues

28 : A Lyon, tout le monde stationne n'importe où

(3) Propositions positives :

1 : Il est indispensable de créer un réseau de pistes cyclables dans Lyon

7 : Il est intéressant de créer un ticket (un abonnement) plus cher qui permette d'utiliser, en plus des TC, des parkings payants

12 : Des navettes fréquentes sur le Rhône et la Saône, ce serait une bonne chose

15 : Il est urgent de faire une ligne de métro directe entre la presqu'île et la Part-Dieu

16 : Le tramway moderne est une solution envisageable pour l'agglomération lyonnaise

17 : A Lyon, il faut construire de nouveaux parkings payants

18 : Il est intéressant de créer un ticket (un abonnement) plus cher qui permette d'utiliser tous les TC de l'agglomération (bus, métro, funiculaire, SNCF-banlieue)

19 : Il faut créer près de Lyon, un réseau de pistes cyclables pour aller s'y promener le soir ou le week end

20 : Je suis partisan de l'extension du métro

22 : Développer les lignes SNCF de la banlieue lyonnaise, c'est l'avenir

(4) Items défavorables à la voiture particulière :

8 : A Lyon, les gens roulent beaucoup trop vite

14 : On devrait faire respecter le stationnement interdit

28 : A Lyon, tout le monde stationne n'importe où

25 : Les couloirs réservés pour les bus devraient être encore plus nombreux

(5) Items favorables à la voiture : réponses non aux items de (4) + réponse oui à l'item 17 : A Lyon, il faut construire de nouveaux parkings payants

(6) Items défavorables à la voiture : réponses oui aux items de (4) + réponses non à l'item 17.

Annexe 3

**Réponses à des question hors grappe pour les deux grands groupes
et les neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
<u>Pour améliorer la vitesse des bus :</u>												
Créer nouveaux couloirs	34.0	38.2	35.9	35.1	39.9	36.1	41.8	26.3	26.3	22.1	34.8	20.0
Respect couloirs	39.1	38.5	37.7	43.2	36.8	38.5	39.1	40.3	39.4	45.6	42.5	27.0
Priorité aux feux	16.9	16.8	18.7	11.5	19.3	20.5	12.2	17.0	22.2	18.0	8.8	14.0
Sans opinion	9.9	6.3	7.7	10.1	3.7	4.9	6.6	16.2	12.1	14.3	12.7	39.0
<u>Pour améliorer le réseau des bus :</u>												
Améliorer correspondances	20.9	22.4	17.7	18.9	23.3	32.7	22.4	18.1	23.9	11.5	18.8	14.0
Lien banlieue-centre	35.1	35.3	39.7	31.1	33.9	30.2	36.4	34.8	32.0	40.6	37.6	26.0
Lien banlieue-banlieue	33.8	36.7	39.4	40.5	36.2	31.2	35.5	28.7	25.3	33.6	28.2	29.0
Sans opinion	9.9	5.4	3.2	9.5	6.3	5.9	5.1	18.1	18.9	14.3	14.4	31.0
<u>Pour améliorer la fréquence des bus, augmenter le nombre de passages :</u>												
Aux heures creuses	29.6	29.2	25.9	33.8	26.7	34.6	30.4	30.2	35.4	28.1	27.1	25.0
Le soir après 21h	15.0	17.6	21.4	8.8	16.1	20.0	17.0	10.3	12.8	8.8	9.9	7.0
Aux heures pointe	47.6	48.9	47.1	52.0	53.7	42.0	49.0	45.3	41.4	52.1	47.5	38.0
Sans opinion	7.6	4.1	5.5	5.4	3.2	3.4	3.3	14.0	10.4	11.1	14.4	30.0
<u>La mesure prioritaire :</u>												
Vitesse plus grande	12.5	15.0	14.5	11.5	14.1	22.4	13.4	7.9	8.4	6.9	9.4	6.0
Réseau plus adapté	38.1	40.2	40.9	43.9	37.1	34.6	44.2	34.5	31.6	39.2	37.6	27.0
Fréquence + élevée	44.2	42.8	43.6	41.2	46.6	38.5	41.2	46.7	52.5	45.2	40.3	44.0
Sans opinion	4.7	1.7	1.0	3.4	1.7	2.9	0.9	10.3	7.1	8.8	11.0	22.0
<u>Répression du stationnement en double file :</u>												
Très grosses contraventions	11.2	12.1	9.0	14.9	11.8	12.7	14.6	9.6	7.7	13.4	8.3	9.0
Grosses contraventions	34.9	35.6	36.2	35.1	36.5	34.1	34.9	33.6	35.4	36.4	29.8	29.0
Petites contraventions	40.6	40.4	40.9	35.1	42.8	42.4	38.5	41.0	40.4	41.5	42.5	39.0
Aucune contravention	9.1	9.0	10.2	11.5	7.5	9.8	7.5	9.2	9.1	6.5	12.2	10.0
Sans opinion	3.7	2.2	2.7	2.7	1.1	0.5	3.3	6.4	7.4	2.3	6.1	13.0
<u>Répression du stationnement sur trottoir :</u>												
Très grosses contraventions	20.7	21.3	20.7	22.3	24.7	18.0	20.0	19.6	22.6	23.0	13.3	15.0
Grosses contraventions	43.9	44.3	43.6	39.9	44.0	50.7	43.6	43.0	45.8	46.5	34.8	42.0
Petites contraventions	29.7	29.2	30.4	28.4	28.2	27.3	30.1	30.8	25.9	25.8	45.9	29.0
Aucune contravention	3.8	4.0	4.0	8.1	2.3	3.4	4.2	3.5	3.4	3.2	3.9	4.0
Sans opinion	1.4	0.6	0.7	0.7	0.6	0.0	0.9	2.8	2.4	1.4	1.1	10.0
<u>Répression stationnement sur couloir à bus :</u>												
Très grosses contraventions	35.5	38.0	36.4	36.5	39.4	34.1	41.5	31.1	31.6	39.2	26.0	21.0
Grosses contraventions	46.4	45.8	46.6	46.6	45.7	47.8	43.3	47.4	48.8	43.3	51.4	45.0
Petites contraventions	14.0	12.7	13.7	12.8	12.6	12.2	11.9	16.4	15.5	15.2	18.8	17.0
Aucune contravention	1.9	2.1	2.5	3.4	1.4	3.9	0.6	1.5	1.0	1.8	1.7	2.0
Sans opinion	1.7	0.8	0.2	0.0	0.6	1.5	1.5	3.4	3.0	0.5	1.1	15.0
<u>Répression du non-paiement des parcmètres :</u>												
Très grosses contraventions	3.7	3.6	3.7	2.7	3.7	3.9	3.6	3.8	2.7	6.0	5.0	0.0
Grosses contraventions	11.0	10.6	10.2	9.5	12.1	11.7	9.3	11.8	15.8	12.9	5.0	10.0
Petites contraventions	47.1	48.2	45.6	46.6	50.0	52.2	47.8	45.2	45.5	47.0	46.8	41.0
Aucune contravention	33.2	34.4	36.9	40.5	31.0	27.8	36.4	31.1	27.6	30.4	41.4	24.0
Sans opinion	4.4	2.5	3.0	0.0	2.9	3.9	1.8	7.9	8.4	3.7	2.8	25.0

Annexe 4

**Complément sur les pratiques de transport des deux grands groupes
et des neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
<u>Fréquentation des TCL :</u>												
>= 4 fois par jour	4.8	5.1	5.5	2.0	6.0	3.4	6.3	4.2	8.1	1.8	2.8	0.0
>= 2 fois par jour	12.0	12.8	13.5	2.7	14.7	13.2	14.3	10.4	18.2	3.2	8.3	7.0
2 fois par semaine	18.0	17.7	16.2	8.8	22.1	21.5	16.7	18.5	28.3	9.2	14.4	17.0
2 fois par mois	9.0	9.3	9.2	4.7	10.1	12.2	8.7	8.4	11.4	6.0	7.2	7.0
exceptionnel	27.3	26.9	25.9	33.1	24.1	25.4	29.0	28.2	20.2	36.9	30.4	29.0
jamais	28.9	28.2	29.7	48.6	23.0	24.4	25.1	30.3	13.8	42.9	37.0	40.0
<u>Utilisation de la voiture :</u>												
>= 4 fois par jour	18.7	19.9	20.4	38.5	15.8	8.8	22.1	16.6	6.7	27.6	24.3	8.0
>= 2 fois par jour	26.0	28.0	32.9	31.8	23.9	21.5	29.0	22.3	9.8	29.5	37.0	17.0
2 fois par semaine	24.8	26.3	24.4	14.9	30.2	32.7	25.7	22.1	25.6	19.4	19.9	22.0
2 fois par mois	6.3	6.3	5.5	4.7	8.6	8.3	4.5	6.2	8.8	5.1	2.8	7.0
exceptionnel	8.7	6.9	3.2	2.7	10.6	11.2	6.6	12.1	14.1	7.8	8.8	21.0
jamais	15.5	12.5	13.5	7.4	10.9	17.6	12.2	20.8	35.0	10.6	7.2	25.0
<u>Utilisation des deux-roues :</u>												
>= 4 fois par jour	1.1	1.3	0.5	1.4	1.4	3.4	0.6	0.9	0.7	0.9	0.6	2.0
>= 2 fois par jour	2.6	3.1	4.2	0.7	4.0	3.4	1.5	1.9	2.0	2.3	1.1	2.0
2 fois par semaine	2.5	2.4	3.0	2.0	2.0	2.9	2.1	2.5	4.4	1.8	1.7	0.0
2 fois par mois	0.8	0.6	0.7	0.0	0.3	1.0	0.9	1.0	1.3	0.9	0.6	1.0
exceptionnel	2.6	3.0	4.0	1.4	2.3	3.9	2.7	2.0	0.7	2.3	3.3	3.0
jamais	90.4	89.6	87.5	94.6	89.9	85.4	92.2	91.7	90.9	91.7	92.8	92.0
<u>Utilisation de la SNCF :</u>												
>= 4 fois par jour	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
>= 2 fois par jour	0.7	1.0	2.7	0.7	0.3	0.0	0.6	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0
2 fois par semaine	0.5	0.8	1.2	0.0	0.6	0.5	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2 fois par mois	1.4	1.3	1.7	0.0	1.1	1.5	1.2	1.6	3.0	0.5	1.1	1.0
exceptionnel	4.1	4.6	6.2	4.1	3.4	2.9	5.1	3.1	5.7	1.4	2.2	1.0
jamais	93.3	92.3	88.0	95.3	94.5	95.1	91.9	95.1	91.2	97.7	96.7	98.0
au moins 2 fois par mois	2.6	3.1	5.7	0.7	2.0	2.0	3.0	1.8	3.0	0.9	1.1	1.0
<u>Utilisation du métro :</u>												
tous les jours	7.3	8.2	7.7	2.7	10.6	5.9	10.1	5.5	10.4	2.3	3.3	2.0
souvent	19.3	19.6	18.0	6.1	26.1	22.9	18.5	18.7	31.0	7.4	16.0	12.0
exceptionnel	37.8	38.0	38.7	34.5	36.2	37.1	41.2	37.4	37.4	37.3	38.7	35.0
jamais	35.7	34.2	35.7	56.8	27.0	34.1	30.1	38.4	21.2	53.0	42.0	51.0

Annexe 5

**Complément sur les opinions (questions hors-grappe) et le logement
pour les deux grands groupes et les neuf types de personnes**

	Total	groupe 1	type 11	type 12	type 13	type 14	type 15	groupe 2	type 21	type 22	type 23	type 24
Nombre de personnes	2232	1437	401	148	348	205	335	795	297	217	181	100
<u>Pour 4 infractions total des réponses :</u>												
fortes contraventions	0.7	0.8	0.7	0.8	0.8	0.7	0.8	0.6	0.6	0.8	0.5	0.5
faibles contraventions	0.5	0.5	0.5	0.6	0.4	0.4	0.5	0.5	0.4	0.4	0.6	0.4
<u>Les TCL sont-ils rentables ?</u>												
bénéfice	24.1	25.8	25.2	27.7	22.7	42.4	18.8	21.1	24.6	22.1	18.8	13.0
équilibre	26.3	27.3	27.4	27.0	29.3	22.4	28.1	24.5	26.3	29.0	23.2	12.0
déficit	40.9	42.0	42.9	39.2	45.1	28.3	47.2	39.1	38.0	35.9	47.0	35.0
sans opinion	8.1	4.4	3.7	6.1	2.9	5.4	5.4	14.8	10.4	12.9	10.5	40.0
<u>Qui doit financer ?</u>												
Pas d'amélioration	32.8	32.4	26.9	35.1	31.0	36.6	36.4	33.7	35.4	35.5	28.7	34.0
par les tarifs	21.6	23.3	23.7	29.1	22.4	20.0	23.3	18.4	14.1	24.0	22.1	12.0
par les impôts	37.1	39.1	44.1	31.8	41.7	36.1	35.5	33.5	38.0	30.9	39.2	15.0
sans opinion	7.4	4.1	3.5	3.4	4.9	5.4	3.6	13.5	10.8	9.2	9.4	38.0
<u>Acceptez-vous d'être réenquêté ?</u>												
oui	82.7	87.3	88.0	88.5	87.9	88.3	84.8	74.2	74.1	80.2	77.9	55.0
non	16.2	12.0	11.7	11.5	11.8	10.2	14.0	23.8	23.9	18.4	19.3	43.0
<u>Possibilités offertes par l'abonnement TCL :</u>												
<u>. le bus ?</u>												
oui	95.9	97.5	97.3	94.6	98.6	98.5	97.3	93.0	96.6	89.9	93.9	87.0
non	0.2	0.2	0.2	0.0	0.3	0.0	0.3	0.3	0.0	0.9	0.0	0.0
sans opinion	3.4	1.7	2.2	4.1	0.9	0.5	1.5	6.4	3.0	9.2	5.0	13.0
<u>. le métro ?</u>												
oui	93.4	95.5	95.3	89.2	98.6	94.1	96.4	89.6	93.3	87.1	92.3	79.0
non	1.5	1.1	1.2	3.4	0.3	2.0	0.3	2.3	2.4	1.4	2.8	3.0
sans opinion	4.5	2.6	3.2	6.1	0.6	2.9	2.4	7.8	4.0	11.5	3.9	18.0
<u>. les lignes SNCF de banlieue ?</u>												
oui	5.4	6.0	5.0	5.4	6.9	13.2	2.1	4.3	3.4	7.8	1.7	4.0
non	68.2	73.3	74.6	66.2	75.3	67.3	76.4	59.1	61.6	54.4	66.9	48.0
sans opinion	24.8	19.1	18.5	26.4	17.2	17.1	20.0	35.0	33.3	36.4	29.3	47.0
<u>Statut occupation du logement :</u>												
Propriétaire	44.0	45.0	46.9	48.6	40.5	34.1	52.2	42.4	35.0	49.3	49.2	37.0
Locataire	49.6	50.0	49.6	48.0	55.2	52.7	44.2	48.9	54.5	46.1	40.9	53.0
Logé gratuit.	3.3	2.6	2.7	3.4	3.2	2.0	1.8	4.5	5.1	3.7	5.0	4.0
Logé en meublé	2.9	2.3	0.5	0.0	0.9	10.7	1.8	4.0	5.4	0.9	5.0	5.0
<u>Type de logement :</u>												
Individuel isolé	20.0	18.9	23.9	20.9	14.4	13.2	20.0	22.1	15.5	30.0	25.4	19.0
Individuel accolé	7.9	7.3	8.0	10.8	5.2	6.8	7.5	9.1	5.4	12.0	8.3	15.0
collectif	72.0	73.7	68.1	68.2	80.2	79.5	72.5	68.8	79.1	58.1	66.3	66.0

17 FEV. 1989

Collection
des rapports

Octobre 1988

N° 48

Sont récemment parus

- ▶ Le système d'enquêtes "Conditions de vie et aspirations des Français", Opinions et aspirations en France - 10 années d'observation (1978-1988), Equipe "Aspirations", N° 43, Octobre 1988.
- ▶ Développement social des quartiers : Les sites concernés et leurs caractéristiques socio-économiques par rapport aux autres communes françaises ou aux autres quartiers de l'ILE-DE-FRANCE, par Nicole Tabard, Isa Aldeghi, Frédéric Chateau, Thierry Lambert, N° 44, Avril 1988.
- ▶ L'emploi des femmes dans la dynamique spatiale, par Isa Aldeghi, Frédéric Chateau, Thierry Lambert et Nicole Tabard, N° 45, Septembre 1988.
- ▶ Le système d'enquêtes "Conditions de vie et Aspirations des Français", Attitudes vis-à-vis de l'énergie, rapport technique complémentaire, vague de printemps 1988, N° 46, Novembre 1988.
- ▶ Le taux d'épargne des ménages dans cinq grands pays de l'O.C.D.E. : problèmes de mesure et analyse sur le moyen terme, par Alain Galibert, N° 47, Novembre 1988.