

Université Lumière – Lyon 2  
Thèse de doctorat en géographie  
**Natalia Barbarino**

***De la qualité de vie au diagnostic urbain,  
vers une nouvelle méthode d'évaluation.***

Sous la direction de Franck Scherrer  
Soutenue le 8 juin 2005



# Table des matières

Résumé .	1
Abstract . .	3
..	5
..	7
..	9
..	11
..	13
<b>introduction . .</b>	<b>15</b>
Renversement de point de vue . .	17
Pour construire l'objet de recherche .	17
Pour construire un référentiel géographique adapté . .	18
Itinéraire proposé .	18
<b>PREMIERE PARTIE. entre nébuleuse conceptuelle et usages différenciés, seule une approche pragmatique peut donner sens à la notion de qualité de vie. . .</b>	<b>21</b>
CHAPITRE I. La qualité de vie : un concept pluridisciplinaire à clarifier . .	22
1. La pluridisciplinarité comme source de diversité . .	23
2. Essai de clarification conceptuelle de la qualité de vie .	36
CHAPITRE II. Entre revendications sociétales et appropriation politique : analyse des usages de la notion de qualité de vie .	41
1. Appropriations et usages sociétaux de la qualité de vie .	41
2. Appropriation politique et institutionnalisation de la qualité de vie . .	50
3. Usages discursifs de la qualité de vie : exemple de la sphère politique lyonnaise .	60
CHAPITRE III. Proposition d'une approche intégrée pour une recherche appliquée .	80
1. Résolutions préalables .	81
2. Construction d'un projet d'analyse et de mesure de la qualité de vie .	87
<b>DEUXIEME PARTIE. LES METHODES D'ANALYSE nécessaires a l'EVALUATION DE LA QUALITE DE VIE . .</b>	<b>93</b>

CHAPITRE I. Méthode de compréhension des réalités subjectives et instruments d'analyse des perceptions de la qualité de vie .	94
1. Méthodes et outils de construction de l'objet de recherche . .	94
2. Le panel d'acteurs nécessaire à la construction de la recherche .	106
3. Les instruments et le traitement de l'enquête .	140
CHAPITRE II. La géographie de la qualité de vie quotidienne .	149
1. Principes méthodologiques et outils d'analyse géographique . .	150
2. Les territoires de la qualité de vie : du territoire au référentiel . .	154
3. Analyse spatiale de la qualité de vie : outils, modes de traitement et de représentation d'un diagnostic urbain .	172
<b>TROISIEME PARTIE. RESULTATS D'ENQUÊTE : REGARDS CROISES SUR LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE LYONNAISE .</b>	<b>181</b>
CHAPITRE I. Données de cadrage et perception générale de la qualité de vie pour la construction d'une définition de la qualité de vie quotidienne lyonnaise . .	183
1. Analyse discursive des entretiens professionnels et identification des univers de référence de la qualité de vie . .	184
2. Perceptions citadines et spécificités d'usage des habitants .	188
3. La qualité de vie quotidienne, entre préoccupation et priorités .	202
4. Essai d'une définition subjective de la qualité de vie quotidienne . .	210
CHAPITRE II. Analyse des perceptions de la qualité de vie quotidienne . .	219
1. Les critères subjectifs et consensuels de l'évaluation de la qualité de vie quotidienne .	220
2. Spécificités et divergence des perceptions de la qualité de vie quotidienne . .	248
CHAPITRE III. Du subjectif à l'objectif ou comment de la perception naît le critère d'évaluation . .	272
1. Contraintes préalables d'arbitrage et synthèse perceptuelle . .	273
2. De la perception de la qualité de vie quotidienne aux critères d'évaluation : vers une nécessaire traduction quantitative .	278
3. Résultat de l'analyse critériologique : plus de validation que d'innovation .	289
<b>Quatrième partie. DIAGNOSTIC URBAIN: ANALYSE DES DISPARITES INTRA-URBAINES DE LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE LYONNAISE . .</b>	<b>295</b>
CHAPITRE I. Le réseau de transports en commun lyonnais .	297
1. L'analyse du réseau de transports en commun imposée par la disponibilité de la source de données .	297

2. Analyse multimodale et construction d'indicateurs caractérisant l'offre et la capacité du réseau de transports publics .	299
3. Représentations cartographiques de l'offre en transports en commun lyonnais . .	304
CHAPITRE II. L'accidentologie et la sécurité du piéton .	318
1. De la problématique de l'accidentologie à une base de données relationnelle : vers la construction d'une classification des sites routiers potentiellement dangereux .	319
2. Construction d'une approche croisée de l'accidentologie et traitement de l'information .	322
3. De la notion de gravité à la notion de dangerosité, vers une représentation optimale de l'accidentologie du territoire lyonnais . .	331
CHAPITRE III. Les potentialités commerciales du territoire lyonnais .	353
1. De la problématique commerciale à la construction des indicateurs . .	353
2. Construction d'indicateurs commerciaux et traitement de l'information . .	357
3. Représentations cartographiques des qualités commerciales lyonnaises .	362
CHAPITRE IV. Le bruit de la circulation automobile et la qualité des environnements sonores de la ville de Lyon .	380
1. Un indicateur de bruit imposé par la disponibilité des sources de données .	380
2. Construction de l'indicateur de mesure du bruit et traitement de l'information .	383
3. Deux représentations cartographiques pour une image des environnements sonores de la ville de Lyon .	388
CHAPITRE V. La qualité de l'air de la ville de Lyon . .	393
1. De l'évaluation de la qualité de l'air au projet de modélisation de la pollution automobile . .	393
2. Elaboration de la modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière .	395
3. Construction d'un indicateur de la pollution d'origine routière et traitement de l'information .	409
4. De la concentration en polluant à la représentation cartographique de la qualité de l'air .	413
CHAPITRE VI. La propreté des rues lyonnaises .	419
1. De la propreté des rues à la fréquence moyenne de nettoyage : un indicateur imposé par la disponibilité des sources de données . .	419
2. Construction du critère de propreté et traitement de l'information . .	424
3. De la représentation cartographique des fréquences de nettoyage à la propreté	429

des rues de Lyon . . .	
CHAPITRE VII. Les équipements scolaires lyonnais . . .	436
1. Les ressources éducatives : un nécessaire recueil de données . . .	437
2. Construction de l'approche de l'offre scolaire et traitement de l'information . . .	439
3. Analyse de la distribution des ressources éducatives dans l'espace urbain lyonnais . . .	443
CHAPITRE VIII. Les espaces verts lyonnais . . .	457
1. Les espaces verts urbains publics : des approches d'évaluation diversifiées mais souvent inadaptées . . .	458
2. Construction des indicateurs et traitement de l'information . . .	465
3. Attractivité des espaces verts publics et diversité des usages proposés : quelle qualité pour les cadres de vie lyonnais ? . . .	472
CHAPITRE IX. L'habitat lyonnais : la taille du logement . . .	481
1. La difficile problématique de la taille du logement . . .	482
2. Construction de l'indicateur et traitement de l'information . . .	483
3. Représentations cartographiques de la structure du parc de logements de la ville de Lyon . . .	493
CHAPITRE X. L'image partielle de la sécurité des lyonnais . . .	505
1. Une difficile reconstitution des données . . .	506
2. Construction d'indicateurs fragmentaires et lacunaires pour un test « grandeur nature » . . .	507
3. Des données fragmentaires pour une représentation partielle de la sécurité lyonnaise . . .	514
<b>Cinquième partie. ANALYSES COMPLÉMENTAIRES ET CRITIQUE DE LA MÉTHODE . . .</b>	<b>527</b>
CHAPITRE I. Vers une dimension sociale de la qualité de vie quotidienne . . .	528
1. Des disparités spatiales aux disparités sociales de la qualité de vie des lyonnais : combien sont-ils à bénéficier d'un cadre de vie de qualité ? . . .	529
2. Critères de qualité de vie et configuration fonctionnelle du territoire : essai d'une vision opérationnelle . . .	548
CHAPITRE II. De l'étude thématique à l'analyse multicritère : ébauche d'une image synthétique de la qualité de vie quotidienne . . .	566
1. De l'analyse thématique au « <i>palmarès</i> » : une approche cumulative de la qualité de vie . . .	566
2. Une approche multicritère pour une image globale de la qualité de vie . . .	572

CHAPITRE III. De l'outil d'expertise à l'instrument de communication : regard introspectif sur cette méthode d'évaluation de la qualité de vie .	592
1. Une méthode d'évaluation au service de l'observation .	592
2. Un outil potentiel de mise en réseau et de dynamisme partenarial . .	595
3. De l'observation à l'action : les usages différenciés d'un outil polyvalent .	605
4. Quelques pistes de développement encore inexplorées . .	611
5. Regard introspectif sur cette méthode d'évaluation . .	614
<b>conclusion . .</b>	<b>617</b>
<b>Références bibliographiques .</b>	<b>623</b>
<b>LISTE DES SOURCES .</b>	<b>641</b>
<b>annexes . .</b>	<b>645</b>
Annexe 1. Principes d'ELABORATION DES MODES DE QUESTIONNEMENT DE L'ENQUÊTE .	645
Annexe 2. GUIDE D'ENTRETIEN . .	656
Annexe 3. QUESTIONNAIRE ADMINISTRE AUX PROFESSIONNELS .	657
Annexe 4. QUESTIONNAIRE ADMINISTRE AUX HABITANTS .	665
Annexe 5. COURRIERS .	676
Annexe 6. GUIDE DE PASSATION .	679
Annexe 7. GRILLE DE SUIVI .	682
Annexe 8. PLAN DU METRO ET DU TRAMWAY DE LYON .	683
Annexe 9. Plaquette de presentation de l'association respect .	684





## Résumé

Cette thèse de doctorat se propose d'élaborer une nouvelle méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Cette expérimentation menée sur le territoire de la ville de Lyon a pour but de dresser un diagnostic intra-urbain et d'analyser les disparités spatiales de la qualité de vie. Avant d'entreprendre cette évaluation, il convient de s'interroger sur les critères nécessaires à sa mesure. Le choix de ces critères est rarement discuté. Cependant, il est essentiel d'asseoir le diagnostic sur une batterie d'indicateurs validés. Cette méthode propose de placer l'individu au centre du système d'évaluation. Une enquête menée auprès d'acteurs professionnels et d'habitants permet d'identifier de manière subjective les critères perçus comme essentiels à la qualité de vie. Cette étude critériologique sert de référence à l'approche objective de la qualité de vie. Cette objectivation permet, en fonction des disponibilités et des contraintes statistiques, de structurer le diagnostic urbain autour de la capacité du réseau de transports en commun, de l'accidentologie, des potentialités commerciales, de la qualité des environnements sonores, de la qualité de l'air, de la propreté des rues, des équipements scolaires, de la disponibilité des espaces verts, de la taille des logements et de la sécurité des citoyens. Cette méthode s'appuie sur une échelle très fine de représentation : le bâti et son unité de voisinage. Nous avons ensuite testé des pistes de travail complémentaires. Puis, afin de dépasser l'approche thématique, nous avons expérimenté des analyses multicritères de la qualité de vie. Nous avons enfin discuté de l'utilisation et des limites de cette méthode d'évaluation.



## Abstract

This thesis of PhD intends to elaborate a new method of assessment of the quality of daily life. The aim of this experimentation, led on the Lyon area, is to draw up an intra urban diagnosis and to analyze spatial disparity of quality of life. Before starting this assessment, one should wonder about the criteria required to measure it. The choice of these criteria is rarely debated. Yet, it is essential to build this diagnosis on a set of validated indicators. This method intends to put the individual in the centre of the assessment system. A survey carried out among professionals and resident allows to identify, in a subjective way, the criteria identified as essential to the quality of life. This criteriological research is a standard for an objective approach of quality of life. This objectivation allows, according to the statistical availability and constraints, to structure the urban diagnosis around the public transport network capacity, accidentology, the trade potentialities, the sound environment quality, the air quality, the streets cleanliness, the school facilities, the green spaces availability, the accommodations size and the citizens security. This method relies on a very precise scale of perception: the building and its neighbourhood unit. Secondly, we tested complementary ways of works. Then, to go beyond the thematic approach, we tried out multicriteria analysis of quality of life. Lastly, we discussed the uses and the limits of this method of assessment.



---

*À Côme et à Damien*



---

*À mon fils, Côme, un immense merci pour avoir été durant toutes ces années mon rayon de soleil. Merci pour m'avoir permis de trouver la volonté d'aller jusqu'au bout de ce projet. Merci pour l'amour que tu me portes et l'étincelle de tes yeux qui me donne force et motivation. C'est à toi que je dédis cette thèse.*





---

*À Damien. Merci pour avoir toujours cru en moi, merci pour le soutien et les encouragements, pour nos débats d'idées et les enrichissements mutuels. Merci pour avoir été à mes côtés et pour la fierté que tu m'alloues.*



---

*À ma famille qui malgré la longueur de mes études m'a toujours patiemment soutenue. Merci à mes sœurs, Vanessa et Stéphanie, pour leur soutien et leur affection. Merci à Julien pour son approvisionnement en café. Un remerciement tout particulier à ma mère, devenue Maminou qui chaque jour a pris soin avec patience, gentillesse et amour de son petit-fils.*



---

*À Raphaël pour sa présence et son soutien. Merci d'avoir partagé l'angoisse des échéances, le stress du rendu et la joie de l'aboutissement.*

Je voudrais tout d'abord remercier Franck SCHERRER, professeur et directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université Lumière Lyon 2, pour sa confiance. Merci d'avoir encouragé et encadré ces travaux de recherche. Même si la qualité de vie ne fut pas au départ une problématique partagée, nous avons su trouver un terrain de compréhension et d'enrichissement.

Je voudrais remercier les membres du jury pour l'intérêt porté à ce travail. Je remercie Thérèse SAINT-JULIEN pour avoir accepté d'assurer la présidence de ce jury. Je remercie également Thierry JOLIVEAU et Martin VANIER pour avoir accepté de participer en tant que rapporteurs à mon jury.

Je voudrais ensuite remercier vivement Christine TOBELEM-ZANIN, pour avoir guidé mes premiers pas vers la recherche et surtout pour m'avoir communiqué son intérêt pour cette problématique de la qualité de vie. Pour ses compétences, sa pédagogie, sa patience et son amitié, qu'elle trouve ici le témoignage sincère de ma profonde gratitude.

Je voudrais ensuite remercier Jean-Pierre DESCOMBES et François BREGNAC pour avoir considéré ce projet de recherche. Merci de m'avoir fait confiance et de m'avoir offert des conditions de travail particulièrement favorables. Sans cette considération, cette thèse n'aurait pu voir le jour. Mon intégration au sein de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise fut l'une des clefs de la réussite de ce travail.

Je remercie également Odile BOULLIERET qui a été la première, au détour d'un courrier, à entrevoir la portée de ce projet de recherche.

Je voudrais également remercier chaleureusement Patrick BRUN pour son soutien de la première heure, pour sa collaboration professionnelle, ses encouragements et ses qualités humaines.

Je remercie Jean-Charles CASTEL pour avoir, dans un premier temps, accepté de suivre ce projet au sein de l'Agence d'urbanisme puis pour avoir continué à me soutenir. Pour ses critiques judicieuses qui m'ont guidées efficacement, pour ses compétences, son investissement, sa constante disponibilité, qu'il trouve ici l'expression de mes sincères remerciements.

Je remercie également Joëlle DIANI qui a accepté de prendre le relais. Ses compétences, sa grande gentillesse, sa patience ont été d'un grand réconfort. Sa simple présence et son écoute ont su dissiper les rares moments de doute et de confusion. Qu'elle trouve ici mes chaleureux remerciements.

Je remercie également Olivier ROUSSEL pour sa considération et son investissement. Merci d'avoir facilité l'achèvement de ce travail au sein de l'Agence.

Un grand merci à mes amis du Labo pour avoir participé par leur présence, leur soutien, leur bonne humeur à cette difficile production. Merci pour les pauses café et la compassion, merci d'avoir partagé les instants d'exaltation et les périodes de stress. Merci d'avoir été les témoins attendris de ces moments de labeur. Merci à ma Caro pour notre cohabitation amicale et son fabuleux café, merci à Marion pour sa minutieuse et patiente relecture, merci à Vincent et Laetitia pour avoir si souvent préparé le thé, merci à Philippe, Nora, Frédéric et Céline pour leur agréable compagnie. Merci à Samuel pour sa contribution. Merci à Xavier pour son appui en anglais. Merci à tous ceux qui n'ont fait que passer et à ceux qui viennent d'arriver.

Plus qu'un remerciement, je présente ma sincère et profonde gratitude à Marc LAUFFER pour ses compétences sans limites, pour son investissement sans borne, son esprit créatif, innovant et insatiable. Merci pour les heures passées ensemble devant l'écran, pour n'avoir jamais fléchi même devant l'adversité, et surtout merci de m'avoir supporté. Notre collaboration fut fructueuse, nos débats furent riches, ma reconnaissance est immense et mon amitié acquise. Que cette thèse soit un peu la tienne.

À tous mes collègues, collaborateurs et amis. Merci à Frédéric pour son amicale collaboration et sa bonne humeur, merci à Laurent pour sa compassion et son amitié, merci à Julien pour ses talents artistiques, merci à Pierre pour avoir si amicalement partagé son expérience et avoir fait part de son immense connaissance du territoire lyonnais, merci à Eric pour avoir si gentiment œuvré pour l'impression de ce *très gros* document et à Clément pour son aide. Merci à Bob et à Hervé pour leurs conseils éclairés, merci à Sophie-Anne et Claire pour leur collaboration, un lointain merci à Sandra. Un grand merci et toutes mes excuses à tous ceux que j'ometts de citer. Merci à tous ceux qui d'une manière ou d'une autre ont participé à mon enrichissement personnel et professionnel.

Merci à l'équipe Doc' pour leur patience et leur sourire.

Je n'oublie pas de remercier tous ceux sans qui ces travaux n'auraient pas été ce qu'ils sont aujourd'hui. Merci à ceux qui par leurs compétences, leurs transferts bibliographiques, leurs expériences ont contribué à ce travail. Merci à Olivier COUTARD du LATTs, à Muriel ROSEMBERG et à Thierry JOLIVEAU. Merci à Jean-Yves AUTHIER du Groupe de Recherche sur la Sociabilisation de l'Université Lumière Lyon 2 et à Jean DUMAIS, chef maîtrise d'oeuvre méthodologie recensement rénové de la population pour l'INSEE Rhône-Alpes pour m'avoir guidée dans l'élaboration du questionnaire. Un grand merci à Magali DI SALVO, Thibaut VOISIN et Monique GADAIS du CERTU pour leurs appuis techniques et méthodologiques. Merci à Nathalie FÜRST, Jean-Pierre VINOT et Emmanuel BOUTEFEU du Département Environnement (Air – Bruit – Nature) du CERTU. Merci à Guillaume FABRE et à Bruno VINCENT, directeur d'Acoucté.

Un grand merci à ceux qui ont facilité et permis la mise à disposition voire même l'élaboration des données nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie lyonnaise. Sans cette précieuse collaboration, l'observation urbaine aurait été impossible. Tout d'abord merci à Claude PEYRARD pour la mise à disposition du Système Urbain de Référence de la ville de Lyon. Merci à Florence PRADIER de la Direction de l'Ecologie Urbaine de la Ville de Lyon pour sa confiance, merci à Laurent VALETTE de la Direction de la Voirie, merci à Xavier ROCHEFORT et François SORNOM-AÏ de la Direction de la Sécurité et de la Prévention de la Ville de Lyon. Merci à David HERQUELLE de la Police et Déplacements Urbains de la Ville de Lyon, merci à Michel GARNIER, Commissaire Principal de Police, à Pascal GUYONNET de la Direction Régionale des Renseignements Généraux Rhône-Alpes, merci à Daniel DE LAFAYOLLE et Yvon MARTY de la SLTC, merci à Jean-François BURKHART et Jacques SAMPIC du CETE de Lyon, merci à Stéphanie MOLLARD-CHAUMETTE de la Direction de la Propreté du Grand Lyon.

Mes derniers remerciements iront enfin à ceux qui professionnels et habitants ont prêté leurs voix à cette approche de la qualité de vie quotidienne. Merci pour leur disponibilité, l'intérêt qu'ils ont porté à la démarche et surtout merci d'avoir accepté de donner corps à cette notion de la qualité de vie.

# introduction

Le fait urbain ne cesse de se développer. La ville initialement perçue comme un lieu attrayant de concentration de richesses et d'emplois ne tarde pas à pâtir de son attractivité. La concentration humaine et la constitution d'une civilisation urbaine permettent de satisfaire le besoin social du vivre ensemble comme la nécessité de concentrer les activités afin d'optimiser la production. Elles ont cependant un impact sur les conditions de vie des citoyens. La *qualité de vie* apparaît ainsi avec la nécessité de gérer au mieux le phénomène urbain. S'imposant comme une revendication collective portée par la société et comme une promesse politique engageant l'Etat puis les collectivités territoriales, la *qualité de vie* permet de défendre l'amélioration des conditions d'existence de chacun. C'est pourquoi le terme de *qualité de vie* est aujourd'hui couramment employé mais pour parler de réalités très différentes.

Répondre à la demande sociale du *bien vivre*, du *mieux vivre* en ville a un intérêt scientifique. Mais là encore, le consensus se fait rare. Cette notion de *qualité de vie* a eu tendance à se noyer dans sa propre diversité au point d'être parfois controversée en tant qu'objet de recherche. Elle se caractérise en effet par la pluralité de ses définitions, par la variété des approches qu'elle génère et la multitude des disciplines qui s'y intéressent. Pourquoi alors s'interroger sur cette notion de *qualité de vie* ? Pourquoi faire de cette question un objet de recherche ? Pourquoi s'intéresser à un champ certes investi par les chercheurs mais également revendiqué par les politiques, les journalistes, les promoteurs, les spécialistes du marketing urbain, les chasseurs de palmarès et de classements des villes ? La *qualité de vie* s'apparente pourtant à un élément fondateur des préoccupations à la fois politiques et sociétales. Elle fait partie des enjeux urbains actuels. À l'heure où

l'on tente de maîtriser l'étalement urbain, où l'on parle de renouvellement urbain, où l'on évoque la nécessité d'une densification des centres, la question de la *qualité de vie urbaine* est au coeur des projets d'aménagement et de développement. Cette notion interroge autant qu'elle motive, elle permet la mesure, la comparaison, l'observation, la communication et demeure par conséquent un enjeu urbain de taille. Même si la difficulté est tangible, la géographie urbaine doit se faire une place afin de participer au débat sur la *qualité de vie* et faire entendre sa voix sur cette problématique.

À en croire l'importance des palmarès des villes, l'appropriation médiatique de la notion de *qualité de vie* ne fait aucun doute. Qui n'a pas parcouru ces articles grand public aux titres aussi accrocheurs que dépourvus d'originalité : « *Qualité de la vie. Le palmarès des villes* », 2001, Le Nouvel Observateur, N°1912 ; « *Où vit-on le mieux à Lyon* », 2001, L'Express, N°2599 ; « *Où vit-on le mieux en France* », 2003, ça m'intéresse, N°264 ; « *Où vit-on le mieux en France. N°1 Lyon* », 2005, Le Point, N°1689 ? Au-delà du pouvoir de communication incontestable que revêt la *qualité de vie*, il convient de considérer la place grandissante qu'elle occupe aujourd'hui au cœur des réflexions et discours sur la ville.

L'enjeu de ce travail est de trouver une approche scientifique à cette préoccupation sociétale. Le projet est le suivant : expérimenter une nouvelle méthode d'évaluation de la *qualité de vie*. Cette recherche impose un certain nombre de postulats. À la lumière de la presse grand public qui a récemment classée Lyon comme la ville où l'on vit le mieux en France, les caractéristiques du territoire lyonnais semblent favorables à la *qualité de vie* de ses habitants. Qu'en est-il vraiment ? Cette expérimentation méthodologique menée sur la ville de Lyon doit permettre de répondre à cette question. À quelles échelles travaillons-nous ? Il ne s'agit pas de comparer la *qualité de vie* des lyonnais à celle d'autres citadins. Cette analyse a, au contraire, pour ambition la mise en évidence des disparités intra-urbaines de la *qualité de vie* de la ville de Lyon. Cette approche infracommunale doit ainsi investir et apprécier très finement le territoire urbain. De quelle *qualité de vie* parlons-nous ? L'analyse intra-urbaine impose une réflexion sur la *qualité de vie* dans sa dimension quotidienne. L'enjeu est de s'interroger sur les caractéristiques du *banal*, sur les exigences *ordinaires* et les besoins journaliers. Cette précision est de taille car il ne s'agit pas de discuter des qualités nécessaires à la ville, observée en tant qu'entité, mais au contraire de s'interroger sur les potentialités et les carences liés à la proximité. Nous sommes loin ici des conditions nécessaires au rayonnement d'une métropole, à la *qualité de vie* d'une agglomération, il est au contraire question de la nature des cadres de vie résidentiels en lien avec les besoins journaliers et quotidiens de l'habitant. Comment alors mesurer cette *qualité de vie* quotidienne ? L'objectif de ce travail est de construire une méthode intégrée qui repose sur des critères d'évaluation de *qualité de vie* validés par d'autres lois que celle de la disponibilité statistique. Ce projet ne doit pas s'arrêter à la démonstration méthodologique mais doit aller jusqu'à la production de résultats. C'est pourquoi ce travail se propose, certes, de tester la faisabilité de cette expérimentation mais vise également la réalisation d'un diagnostic urbain permettant la mise en évidence des disparités intra-urbaines de la *qualité de vie* quotidienne des lyonnais.



---

## Renversement de point de vue

Les approches et les évaluations de la *qualité de vie* se structurent autour de démarches objectives tournées vers l'étude des conditions de vie et de démarches subjectives tournées vers l'analyse du *bien-être* et de la *satisfaction*. À notre sens, la résolution de notre problématique n'est pas dans l'exclusivité de l'une ou de l'autre de ces deux approches. Il est donc nécessaire de renverser les points de vue communément adoptés. Notre hypothèse de travail est que seule l'intégration des approches objectives et subjectives de la *qualité de vie* et leur complémentarité peuvent produire un système d'évaluation validé et adéquat. Pour cela, il convient de faire évoluer les modes conceptuels et les processus méthodologiques. L'approche de la *qualité de vie* et l'exercice de sa mesure nécessitent donc de rompre avec les démarches d'évaluation cloisonnées. Bien que géographique, cette thèse doit se nourrir d'autres sciences et puiser sa richesse au cœur d'autres disciplines. Il faut apprendre à poser le problème différemment pour voir se dessiner de nouvelles clefs de compréhension et d'évaluation de la ville qui nous entoure.

## Pour construire l'objet de recherche

Pour mener à bien ce projet, une méthode de construction progressive de l'objet de recherche est nécessaire. Il s'agit d'abandonner les acquis préalables et d'admettre l'élaboration graduelle de notre problématique. Cette méthode implique d'accepter l'incertitude, le jeu de l'avancement échelonné et l'expérimentation. Avant même l'exercice de la mesure de la *qualité de vie*, il est nécessaire d'entreprendre un travail d'investigation des processus de construction des réalités sociales. Cette recherche de signification ne peut se faire qu'aux travers des représentations de la société qui structurent notre territoire. Pour donner corps à cette notion de *qualité de vie* quotidienne et aux critères de son évaluation, il faut donc s'en remettre à la connaissance des systèmes de valeur et de représentation des individus qui pensent, font et vivent la ville. Bien que ces procédés soient assez peu utilisés en géographie, l'hypothèse de ce projet de recherche est qu'il semble difficile de vouloir donner sens, de manière à priori, à la *qualité de vie*. Il est au contraire nécessaire de proposer l'individu en tant qu'acteur pour identifier les critères d'évaluation de son quotidien. Les représentations individuelles constituent ainsi les bases subjectives nécessaires à l'appréciation objective des cadres de vie résidentiels des habitants. Pour construire cet objet de recherche, il faut donc donner la parole au sujet, à l'individu pour redonner sens à la *qualité de vie* du quotidien et justifier l'exercice de son évaluation.

## Pour construire un référentiel géographique adapté

Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic urbain visant l'analyse des disparités spatiales de la qualité de vie quotidienne du territoire lyonnais, ce travail de recherche doit trouver une territorialisation spécifique des critères de *qualité de vie*. L'enjeu est de construire un nouveau système de représentation géographique capable de s'extraire des contraintes des découpages territoriaux existants jugés inadaptés à la problématique de la proximité. L'identification du référentiel d'analyse de la *qualité de vie* urbaine doit répondre à la complexité de cette notion. La *qualité de vie* implique en effet la délimitation d'un espace restreint à l'image du cadre de vie quotidien, du territoire connu et pratiqué par l'homme-habitant. La géographie de la qualité de vie doit également être capable de restituer la diversité des thèmes abordés. Conformément à la construction de l'objet de recherche qui s'appuie sur l'individu lui-même et la prise en compte de ses représentations, l'approche géographique se doit de conforter la place de l'habitant dans le mode de représentation des disparités spatiales qu'elle se propose de mener. Sans oublier les mobilités individuelles, les phénomènes de multi-appartenance, ni les logiques de complémentarité des territoires, il nous faut tendre vers la construction d'un territoire particulier permettant une appréciation optimisée de la *qualité de vie* quotidienne. La territorialisation de cette nouvelle méthode d'évaluation de la *qualité de vie* quotidienne est rendue possible par l'évolution des outils de l'analyse spatiale.

## Itinéraire proposé

L'itinéraire proposé comporte cinq grandes étapes. La première se propose de considérer les champs majeurs de la recherche qui s'intéressent à la *qualité de vie*. Il s'agit de prendre connaissance des approches qui ont investi cette notion afin de s'en enrichir. Notre propre démarche doit s'inspirer de cette approche pluridisciplinaire. Il s'agit par conséquent, à l'issue de la description des méthodes d'approche différenciées et de la multiplicité des définitions quelle inspire, de sortir de la tension générée par le flou conceptuel pour construire une approche intégrée basée sur un système de mesure validé de la *qualité de vie* quotidienne. De « *l'état de l'art* » à la formulation d'une proposition méthodologique, cette première partie se propose de poser les jalons de cette construction spécifique d'évaluation de la *qualité de vie* quotidienne.

La deuxième partie de ce travail est d'ordre méthodologique. Il s'agit de présenter l'ensemble des méthodes et outils utilisés. La méthode d'évaluation initiée par ce travail s'enquière à la fois des approches subjectives et objectives de la qualité de vie. Cette intégration volontaire et cette complémentarité souhaitée entre deux sphères scientifiques faisant appel à des disciplines distinctes, exigent de préciser les fondements méthodologiques mobilisés. Il s'agit donc dans un premier temps d'aborder les méthodes

d'appréciation des réalités subjectives et les instruments d'analyse nécessaires à l'appréciation des représentations de la qualité de vie. La construction de l'enquête de perception relative à la qualité de vie des lyonnais, doit par conséquent être décrite. Il est ensuite nécessaire de replacer notre étude dans son contexte géographique. L'approche géographique de la qualité de vie doit ainsi être précisée avant de discuter de ces territoires de représentation. Nous retracerons notre démarche heuristique de recherche d'une géographie de la qualité de vie. Nous expliquerons ainsi comment le référentiel bâti et son unité de voisinage se sont imposés comme une échelle optimale de représentation et d'analyse intra-urbaine particulièrement adaptée à la notion de qualité de vie quotidienne.

La troisième partie de cette thèse se propose ensuite de restituer l'ensemble des résultats de l'enquête menée sur les représentations de la qualité de vie lyonnaise. L'examen de ces résultats d'enquête menée à la fois auprès d'acteurs professionnels et d'habitants permet de porter un regard croisé sur la qualité de vie quotidienne du territoire d'étude. L'analyse des entretiens et les résultats d'enquête par sondage permettent tout d'abord d'identifier un certain nombre de données de cadrage permettant l'ébauche d'une définition consensuelle de la qualité de vie lyonnaise. Au delà de cette perception générale de la qualité de vie, cette démarche permet d'identifier des critères perçus comme essentiels à la mesure de la qualité de vie quotidienne. Cette recherche critériologique permet d'identifier les critères d'évaluation consensuels ainsi que certaines spécificités inhérentes à chaque groupe d'acteurs. L'enjeu est ensuite de transformer la perception subjective en critère objectif d'évaluation. Dans le respect des contraintes statistiques et géographiques, nous devons entreprendre « *d'objectiver le subjectif* » afin de trouver une traduction quantitative à l'expression de la perception subjective des individus. De la recherche critériologique aux fondements du diagnostic urbain, cette troisième partie permet de valider les outils de mesure de la qualité de vie des lyonnais.

La quatrième partie de ce travail se propose de dresser un diagnostic urbain détaillé de l'espace lyonnais. Cette thèse n'est pas seulement un « *guide méthodologique* » mais propose des résultats qui sont autant de nouvelles clefs de lecture du territoire urbain. Présentée de manière didactique, cette évaluation s'appuie sur les dix thèmes préalablement jugés essentiels à la mesure de la qualité de vie quotidienne. La capacité du réseau de transports en commun, l'accidentologie, les potentialités commerciales, la qualité des environnements sonores, la qualité de l'air, la propreté des rues, les équipements scolaires, la disponibilité des espaces verts, la taille des logements et la sécurité des citoyens permettent ainsi de hiérarchiser les cadres de vie et par là même de mettre en évidence les disparités intra-urbaines de la qualité de vie qui marquent le territoire lyonnais. Les informations et les représentations cartographiques que propose cette quatrième partie constituent la matière et l'aboutissement de cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Cette démarche est donc capable de mettre à disposition de nouvelles clefs de lecture et de compréhension du territoire urbain.

Au-delà de la formalisation des résultats d'évaluation de la qualité de vie, cette thèse ne pouvait s'achever sans revenir sur les potentialités et les applications d'une telle méthode. La cinquième partie inventorie alors les pistes de travail complémentaires et les enrichissements éventuels de la méthode. Elle expérimente des approches multicritères

de la qualité de vie et propose d'en discuter l'utilisation et les limites. L'occasion est ainsi donnée de porter un regard à la fois prospectif et introspectif sur cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

# **PREMIERE PARTIE. entre nébuleuse conceptuelle et usages différenciés, seule une approche pragmatique peut donner sens à la notion de qualité de vie.**

La *qualité de vie*, à la fois concept et notion, est au cœur de deux sphères antagonistes qui s'approprient de manière différente, à des fins spécifiques, un même objet. La *qualité de vie* s'impose en tant que concept scientifique mais ses définitions sont plurielles et ses méthodes d'approche aussi nombreuses que les disciplines qui se proposent de l'évaluer. Elle correspond également à une notion fédératrice utilisée dans le langage courant sans pour autant revêtir une signification univoque. La *qualité de vie* se trouve ainsi écartelée entre des fondements scientifiques qui ont du mal à s'ériger de manière consensuelle et des usages différenciés faisant de cette notion tour à tour une référence d'action politique, de propagande, de communication, de marketing... Cette mise en tension est en quelque sorte à l'origine du conflit ouvert entre la sphère scientifique condamnée à la nébuleuse conceptuelle et le domaine usuel où règne la profusion des usages divergents de la *qualité de vie*.

L'enjeu de cette première partie est de reconsidérer les champs d'investigation de la

*qualité de vie* tout en affichant notre volonté de ne pas nous perdre dans sa multitude, sa diversité et son polymorphisme. De la diversité à la divergence, il n'y a qu'un pas à l'égaré intellectuel. L'objectif de ce projet est par conséquent de se nourrir de ce qui structure aujourd'hui la notion de *qualité de vie* sans pour autant s'en contenter. La diversité est enrichissante mais dans notre cas non constructive. Face à l'adversité du non consensus, de l'absence de voie clairement tracée, d'intelligibilité avérée, nous proposons d'ériger une « *approche salvatrice* » de la qualité de vie. Seule une démarche pragmatique imposée par la construction progressive de l'objet de recherche peut permettre de donner sens à cette notion de *qualité de vie*.

Le premier chapitre aborde ainsi la notion de *qualité de vie* dans son contexte scientifique. Eclairé par des travaux issus de recherches pluridisciplinaires, un constat univoque s'impose : entre sociologues, économistes, philosophes, médecins, psychologues et bien évidemment géographes, à chacun sa *qualité de vie*. Force est de constater cette hétérogénéité conceptuelle, nous tenterons néanmoins de dépasser ces clivages pour tendre vers une restitution synthétique des champs de recherche de la *qualité de vie*.

Le second chapitre se propose d'analyser les usages de cette notion. Des revendications sociétales à l'appropriation politique, la notion de *qualité de vie* a été investie et institutionnalisée de bien nombreuses manières. Après avoir considéré le contexte structurel et conjoncturel de l'émergence de cette notion, il est important de considérer l'institutionnalisation de la notion de *qualité de vie*. De l'échelle nationale à l'échelle locale, les projets, les programmes et les discours d'intention sont autant de prétextes à l'usage de la *qualité de vie*. L'illustration en sera faite grâce à l'analyse de la production discursive émise lors des élections municipale lyonnaise de mars 2001. Celle-ci permet en effet de saisir la manière dont la propagande politique s'approprie la notion de *qualité de vie* pour construire un projet de ville et communiquer sur ses intentions.

Le troisième chapitre, et en cela le plus stratégique et innovant, propose de s'extraire de ces acquis, de sortir de la tension cristallisée par la divergence pour proposer la construction d'une approche pragmatique basée sur l'élaboration d'un système de mesure à la fois dynamique, intégré et opérationnel de la qualité de vie intra-urbaine.

## CHAPITRE I. La qualité de vie : un concept pluridisciplinaire à clarifier

Le concept de *qualité de vie* fait référence à des notions variées allant de la préservation de l'environnement, l'amélioration des conditions d'existence, la valorisation des espaces de vie jusqu'à la prise en compte des problèmes de société comme la sécurité et l'emploi, en passant par l'adaptation optimale des services et la satisfaction croissante que doivent procurer les structures sanitaires, éducatives, culturelles et de loisirs. La complexité du concept de *qualité de vie* n'est pas qu'apparente, les fondements et les approches

auxquels celui-ci fait référence sont profondément dissemblables. Au sein même des différents champs scientifiques, la représentation abstraite de ce concept n'est ni normée, ni partagée. De nombreux auteurs confondent voire assimilent la *qualité de vie* au *bien-être* alors que d'autres l'associent plus volontiers aux notions de *satisfaction* ou de *bonheur*. La *qualité de vie* s'impose donc comme un concept charnière multidimensionnel et pluridisciplinaire qui nécessite une clarification conceptuelle.

Notre étude se propose d'aborder le concept de *qualité de vie* dans un contexte géographique. Elle a pour but d'appréhender et de comprendre la *qualité de vie* dans un environnement particulier que constitue le milieu urbain à travers les liens qu'entretiennent les habitants avec leur espace de vie. Il s'agit d'appréhender la *qualité de vie* en considérant les cadres de vie, les territoires de proximité, le rapport à l'espace et à la quotidienneté. L'approche géographique de la *qualité de vie* s'inscrit dans l'identification des pratiques et des représentations individuelles en lien avec leurs implications sur les territoires. Bien que cette recherche s'inscrive dans les fondements à la fois conceptuel et méthodologique de la géographie, elle se doit de ne pas ignorer les autres sphères scientifiques qui abordent ce concept mais au contraire de s'en inspirer. C'est pourquoi il semble nécessaire de prendre connaissance des différentes approches et des définitions de la *qualité de vie* afin de clarifier au mieux, à la fois le concept, les systèmes de mesure et les méthodes d'évaluation qui lui font référence. Notre volonté est d'asseoir notre démarche de travail sur une connaissance diversifiée et approfondie, de s'en nourrir pour *in fine* la dépasser. Cette phase de proposition et de construction conceptuelle et méthodologique ne peut se faire sans l'analyse préalable de l'existant. Il ne s'agit pas de partir du néant mais au contraire de s'appuyer sur les acquis et les réflexions avérés non pour s'en contenter mais pour les transcender.

## **1. La pluridisciplinarité comme source de diversité**

---

Bien que le langage commun ait largement participé à l'absence d'une définition claire, la confusion est entretenue, en amont de cette appropriation populaire, par la multiplicité des approches disciplinaires dont la *qualité de vie* fait l'objet. La multitude des emplois de cette expression *qualité de vie* entraîne une perte nuisible de signification précise et partagée. Cette polysémie est entretenue par la sphère scientifique qui ne parvient pas à s'accorder sur un consensus conceptuel. Dans le corpus scientifique, la *qualité de vie* est souvent confondue ou assimilée au *bien-être* alors que certains auteurs l'associent davantage à la *satisfaction des besoins* ou même au *bonheur*. Cette confusion se maintient par la déficience voire l'absence de définition des chercheurs qui traitent de cet objet. Comme l'explique A. OUDRY et D. HERMAND dans « *Psychologie sociale appliquée* »<sup>1</sup>, rares sont les recherches qui définissent explicitement la *qualité de vie*. Essentiellement envisagée en tant que « *concept opératoire* »<sup>18</sup>, la *qualité de vie* semble plus aisément mesurable que définissable : « *de nombreuses recherches proposent d'évaluer directement la qualité de vie à partir d'indicateurs* »<sup>18</sup> alors que ces travaux n'envisagent pas, au préalable, de la définir ni même de la discuter.

<sup>1</sup> BONARDI C., GIRANDOLA F., ROUSSIAU N., SOUBIALE N., 2002, *Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie*. Paris, In Press Editions, 390 pages.

Evoquer la *qualité de vie*, c'est faire référence aux conditions générales d'existence en considérant par exemple la mortalité, l'espérance de vie, les qualités nutritionnelles, sanitaires ou éducatives d'une société ainsi que son contexte économique, politique et social. Les cadres de vie, compte tenu de leurs potentialités et de leurs carences ainsi que la qualité environnementale des milieux, peuvent être déterminants pour la *qualité de vie*.

Ce concept intègre également des éléments subjectifs relatifs à l'histoire et l'intimité des individus en se référant aux *désirs*, aux *besoins*, aux *satisfactions* et même au *bonheur* de chacun. Le concept de *qualité de vie* ne se limite pas à des aspects matériels et objectivement observables de la vie mais il s'enrichit des approches sociologiques et psychologiques pour se nourrir des rapports qu'entretient l'homme avec lui même et avec les autres. Tendre vers la *qualité de vie*, c'est aspirer au *bonheur personnel*, se sentir bien chez soi, vivre en harmonie avec son milieu qu'il soit familial, professionnel ou géographique, satisfaire ses besoins, avoir le temps et les moyens de vivre.

Le concept de *qualité de vie* reste donc difficile à appréhender de part l'abondance et la richesse des éléments qui peuvent s'y référer, dans la mesure où un ensemble considérable de notions désigne un même objet : la *qualité de vie*. Ce concept, critiqué voire discrédité en tant qu'objet de recherche pour son caractère « *fourre-tout* »<sup>2</sup>, fait ainsi référence à des éléments à la fois multiples et totalement différents tant dans leurs fondements que dans leurs approches. La diversité, inhérente à ce concept de *qualité de vie*, s'explique par « *la multiplicité des approches et des disciplines qui s'y intéressent* »<sup>3</sup>. Notre démarche est géographique. Il s'agit d'aborder le concept de *qualité de vie* certes à travers les pratiques et les représentations individuelles mais au travers de leurs implications dans les structures spatiales. Il ne s'agit pas de contenir le concept de *qualité de vie* dans un champ disciplinaire unique mais au contraire de se nourrir de la diversité des disciplines qui l'abordent pour sustenter notre démarche géographique.

Il convient ainsi de prendre conscience et connaissance de ce « *flou conceptuel confortable* »<sup>19</sup> et de le dépasser. C'est en s'imprégnant des continuités et des ruptures conceptuelles que nous pourrons construire et proposer, à notre tour, une approche spécifique de la *qualité de vie*. Cette démarche ne peut se faire sans un ancrage conceptuel à la fois nécessaire mais non suffisant. Cet état de l'art doit servir de base à l'avancement propre de la connaissance. Cette approche d'identification et de clarification scientifique doit permettre de situer notre approche géographique de la *qualité de vie* en fonction des différentes écoles de pensée et des champs disciplinaires qui ont investi cette question de la *qualité de vie*.

### **1.1. Des qualités et des vies : tout est fonction du système et du cadre de référence**

<sup>2</sup> TOBELEM-ZANIN C., 1995, La qualité de vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

<sup>3</sup> BONARDI C., GIRANDOLA F., ROUSSIAU N., SOUBIALE N., 2002, Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie. Paris, In Press Editions, 390 pages.



Linguistiquement l'expression de *qualité de vie* se compose à l'évidence de deux mots-clés qui sont « *qualité* » et « *vie* ». C'est dans cette apparente simplicité que semble résider, dans un premier temps, la complexité du concept. Discuter de la qualité permet d'attribuer des caractéristiques plus ou moins positives et confère ainsi une valeur variable. Le fait de se prononcer sur la qualité d'un objet ou d'une situation s'appuie sur un système d'évaluation. Cette démarche d'attribution de valeur se base sur une échelle de référence particulière à chaque société, à chaque sphère de celle-ci et même à chaque individu.

Ce processus d'évaluation qui concourt à l'expression d'une qualité fait appel, aussi bien, à la perception des attributs environnementaux qu'à l'identification et l'interprétation de ceux-ci en fonction de l'expérience du sujet. Cette évaluation correspond à un processus dynamique se déroulant dans un contexte propre à l'individu qui comporte des aspects, à la fois, perceptifs, cognitifs, affectifs, motivationnels, comportementaux et normatifs. Cette évaluation étroitement liée aux éléments de représentation et d'interprétation des objets, des environnements ou des situations s'effectue souvent à un niveau individuel d'analyse. Cette production de jugements particuliers reste largement influencée par les normes et les valeurs sociales attachées aux éléments évalués. La prise en compte de ces représentations individuelles ne peut donc être déconnectée de la considération des représentations sociales et collectives. La construction subjective singulière abordée au niveau de l'individu dépend ainsi des standards normatifs d'une construction subjective plus globale et collective.

L'attribution qualitative est donc le résultat d'un jugement de valeur construit grâce à un système de référence faisant appel aux acquis, aux représentations, aux vécus, aux expériences et aux sensibilités de chacun. Il n'existe donc pas d'échelle de valeur unanime ou universelle. La qualité est donc le fruit d'une hiérarchisation toute relative et dépend de la subjectivité non immuable (dans l'espace et le temps) portée par les différents groupes sociaux, économiques et culturels.

La notion de « *vie* » est également à préciser. Dans le cadre d'une recherche, il ne semble pas envisageable d'étudier la *qualité* de la *vie* en général. La définition d'un contexte s'impose à l'analyse. Une sélection dans les sphères de l'existence se fait selon les problématiques et les domaines de compétences. Ce choix s'opère sur les cycles de la vie elle-même, sur les domaines ou les spécificités qui la structurent. C'est ainsi que s'organise un découpage chronologique selon les moments de la vie (étude de la qualité de vie des enfants, des adolescents, des personnes âgées,...), une considération contextuelle basée sur la différenciation des modes de vie (étude de la qualité de vie des citadins, des paysans, des malades, des personnes handicapées,...) ou des préférences thématiques, géographiques ou sociales (la qualité de vie au travail, la qualité de vie environnementale, la qualité de vie en Europe, à Singapour, dans les villes françaises, la qualité de vie des femmes indiennes,...). La diversité des ouvrages et articles couvrant le sujet donne une idée de son ampleur. C'est pourquoi nous ne pouvons évoquer la *qualité de vie* sans faire référence à des « *vies* » en particulier qui partagent des préoccupations, des besoins, des expériences comparables. Il convient donc pour étudier la *qualité de vie* de définir clairement les champs de la *vie* soumis à l'analyse.

De plus, l'appréciation de la *qualité de vie* dépend du cadre disciplinaire qui se

propose de l'étudier et de l'évaluer. La *qualité de vie* s'impose ainsi comme un concept pluridisciplinaire abordé aussi bien par les économistes, les professionnels de la santé que les chercheurs en sciences sociales (la sociologie, la géographie et plus récemment de la psychologie). À travers l'étude de la *qualité de vie*, ils se proposent tous de saisir et d'analyser la complexité des systèmes économiques, sociaux, environnementaux ainsi que les dysfonctionnements liés à la société moderne. Les disciplines qui se proposent d'aborder et de mesurer la *qualité de vie* inscrivent ainsi leur analyse dans un champ scientifique spécifique en fonction d'un cadre conceptuel particulier. Cette diversité des approches, cette manière différente de poser un même problème en fonction d'idéologies, de connaissances, de savoirs-faire et de méthodes dissemblables engendre une diversité enrichissante mais nuisible à la lisibilité de ce concept de *qualité de vie*.

La *qualité de vie* semble également dépendre du cadre de référence géographique auquel elle se rapporte. Cette dimension spatiale participe ainsi à la diversité des études de *qualité de vie*. Bien que celle-ci soit fondée sur des aspirations individuelles, des valeurs personnelles, inspirées des expériences de vie de chacun, le chercheur tente d'exprimer la *qualité de vie* pour des groupes collectifs tout en localisant ces groupes dans un cadre spatial. « *Les études sur la qualité de vie ont toujours un référent spatial et géographique* »<sup>4</sup>. L'étude de la *qualité de vie* doit être conçue à travers « *une relation à un contexte physique et social (...), il est donc nécessaire de déterminer les caractéristiques de l'espace* » qui peuvent bien évidemment varier d'un territoire à l'autre.

L'environnement au sein duquel nous vivons peut être décrit de différentes manières. La distinction des composantes spatiales en unités territoriales comme la nation, la région, la ville, le quartier, la résidence permet d'identifier des cadres précis d'étude. L'emploi de ces cadres de référence géographique permet d'analyser les similarités et les différences dans les opportunités de *qualité de vie*. Comme l'explique R.J. ROGERSON<sup>5</sup>, l'échelle et la nature de ces composantes spatiales restent significatives et déterminantes pour l'étude elle-même. La *qualité de vie* ne s'appréhende pas de manière identique selon les échelons et les structures géographiques des territoires. Lorsque les études font référence à des espaces urbains, intra-urbains, périphériques ou ruraux, elles laissent entrevoir des problématiques et des préoccupations différentes qui ne sont pas sans orienter voire influencer l'approche de la *qualité de vie* qu'elles proposent.

Cette difficulté palpable à introduire de manière consensuelle ce concept de *qualité de vie* ne semble pas se dissiper lorsqu'il s'agit d'entreprendre une analyse précise des champs disciplinaires qui s'intéressent à la *qualité de vie*. La diversité des approches et des définitions semble en effet conforter le flou conceptuel présagé.

## 1.2. Diversité des approches et des définitions

---

<sup>4</sup> BONARDI C., GIRANDOLA F., ROUSSIAU N., SOUBIALE N., 2002, Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie. Paris, In Press Editions, 390 pages.

<sup>5</sup> ROGERSON R.J., 1998, « Quality of life and the global city ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 109-124.

Depuis l'émergence du concept, la question de la *qualité de vie* se caractérise par la multiplicité des approches et des disciplines qui s'y intéressent. Les études qui tentent de définir et d'évaluer la *qualité de vie* sont ainsi aussi nombreuses que variées. La diversité des approches ne permet pas d'identifier une définition consensuelle ou des méthodes de mesure standardisées mais révèle au contraire la dichotomie des fondements et des méthodes mobilisés. Le but de notre développement n'est pas de tendre vers une connaissance épistémologique de la notion de *qualité de vie*. Il s'agit à travers quelques exemples significatifs de définitions et d'approches de saisir l'ambivalence du concept et d'identifier les modes de construction et de mesure de la *qualité de vie*.

### **1.2.1. Quelques approches sociologiques de la qualité de vie**

La sociologie est l'une des premières disciplines à investir le champ de la *qualité de vie*. Cet intérêt s'est notamment manifesté à travers les travaux de recherche de la sociologie urbaine. Cette discipline s'intéresse particulièrement à « *la dimension urbaine des aspects de la vie sociale* »<sup>6</sup>. Les travaux de l'École de Chicago menés dans les années vingt constituent l'illustration de l'intégration de la dimension territoriale aux théories de la socialisation<sup>7</sup>. Cette école fait la démonstration de l'influence du cadre urbain sur les modes de vie et les pratiques des habitants. La *qualité de vie* est dans ce cas envisagée dans une relation à un contexte à la fois physique et social.

Les sociologues abordent également la qualité de vie à travers les représentations, les perceptions et le vécu des individus. Dans un courant différent de celui de l'école de Chicago, l'école de Sciences Sociales de l'Université d'Oklahoma<sup>8</sup> s'inscrit dans une approche subjective de la *qualité de vie*. La qualité de vie se mesure dans ce cas grâce à un système d'évaluation structuré qui découpe « *la vie* » en différents domaines. La perception et l'opinion que portent les individus sur les champs de l'existence conditionnent la *qualité de vie*. La valeur ainsi attribuée au domaine de la famille et des amis, du travail, de l'environnement, de la communauté, de la santé, de l'éducation et du spirituel permet d'appréhender subjectivement la *qualité de vie*. Dans cette approche subjective des perceptions et des opinions des individus, la confusion est grande entre la notion de *qualité de vie* et celle de *bien-être*.

---

<sup>6</sup> GRAFMEYER Y., 1994, Sociologie urbaine. Paris, Nathan Université, 127 pages.

<sup>7</sup> GRAFMEYER Y., JOSEPH Isaac, 1990, L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine. Paris, Nouvelle édition, RES Champ Urbain, Aubier, 378 pages.

<sup>8</sup> Quality of Life Research, The University of Oklahoma School of Social Work, [www.soc.titech.ac.jp/uem/qol-define.html](http://www.soc.titech.ac.jp/uem/qol-define.html).

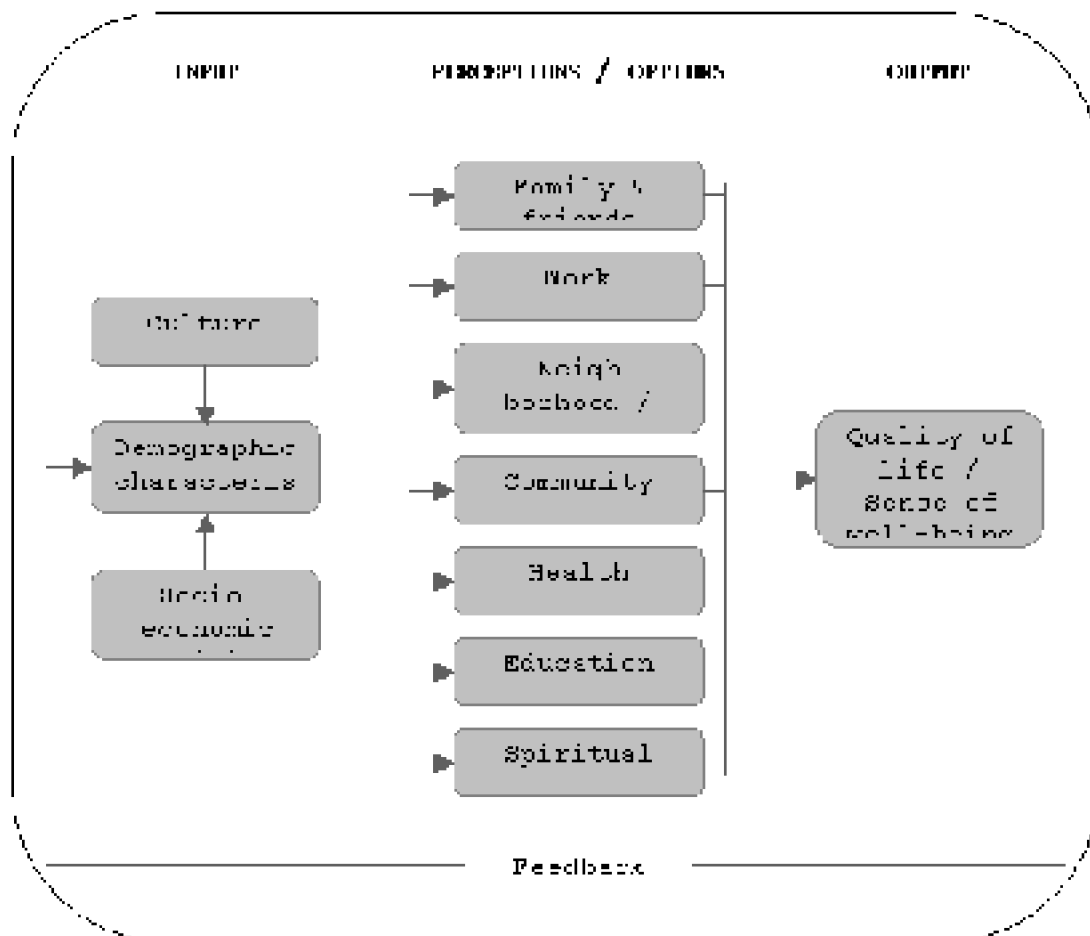


Figure 1.1. Quality of life : a system model

Source : The University of Oklahoma School of Social Work.

Comme le montre le schéma ci-dessus, la rupture conceptuelle entre les notions de *qualité de vie* et de *bien-être* est totalement évincée des réflexions scientifiques au profit d'une commode assimilation.

### 1.2.2. La qualité de vie : un concept économique

La *qualité de vie* est également un concept économique. Elle correspond dans ce cas à la situation et aux dispositions d'un pays ou d'une ville. Les économistes se basent ainsi essentiellement sur des variables quantitatives pour mesurer la *qualité de vie* afin d'évaluer objectivement les réalités sociales en se référant à l'énumération des besoins des populations. C'est le cas, par exemple, de l'Organisation de la Coopération et du Développement Economique (O.C.D.E.) qui mènent différentes études dont le but est d'évaluer la *qualité de vie* au sein d'unités spatiales les plus homogènes possibles, en

fonction d'indicateurs quantitatifs. Ces études se préoccupent surtout de la *qualité de l'environnement* des différents groupes d'individus. L'O.C.D.E. évalue la *qualité de vie*, ou plus exactement la *qualité de l'environnement* des villes, en fonction de la présence d'équipements collectifs et de leurs accessibilités. Cette approche économique de la *qualité de vie* reste très objective car elle demeure associée à des qualités environnementales issues de mesures statistiques.

Certaines études économiques abordent ensuite la *qualité de vie* en tant que facteur de développement économique. Considérée comme ayant un impact non négligeable sur la croissance économique des villes, la *qualité de vie* est jugée comme influente sur les décisions d'implantation des entreprises. Celles-ci sont en effet, de plus en plus, à la recherche de sites garantissant un *environnement de qualité* et des *conditions de vie* appréciables. La *qualité de vie* constitue ainsi un argument d'attractivité pour les investissements locaux, la localisation de nouvelles entreprises et donc la création d'emplois. Bien que l'activité économique puisse améliorer la qualité des conditions de vie d'un site, « *il se peut, à l'inverse que cette attractivité ait tôt ou tard un impact négatif sur la croissance* »<sup>9</sup>. Un site attractif par sa *qualité de vie* peut alors pâtir de son attractivité. Ces phénomènes peuvent avoir des répercussions sur les infrastructures locales et l'environnement naturel. Les *conditions de vie* peuvent ainsi être menacées par l'augmentation du coût de la vie ou la détérioration du quotidien en lien avec l'augmentation du trafic, de la pollution, du prix du foncier,... En d'autres termes, « *il existerait un lien causal entre la qualité de vie et le processus de développement économique local* ».

### **1.2.3. Une approche philosophique**

Bien que l'implication de la philosophie dans ce thème soit plus limitée, ce champ disciplinaire ne fait cependant pas exception. Le philosophe canadien, S. McCALL<sup>10</sup> propose ainsi une approche et une définition particulière de la *qualité de vie* basée sur une considération subjective et intime du *contentement* et de la *satisfaction*. Pour lui, la meilleure façon d'évaluer la *qualité de vie* est de mesurer l'étendu du *bonheur* des individus. La qualité de vie s'apparente à l'obtention des conditions nécessaires au bonheur dans une société ou une région donnée, « *ce sans quoi les membres de la race humaine ne peuvent trouver le bonheur* »<sup>25</sup>.

### **1.2.4. La qualité de vie et le domaine de la santé**

Le domaine de la santé a très largement investi le concept de *qualité de vie*. L'intérêt qui lui a été porté a connu une croissance exponentielle. L'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.) s'inscrit dans une approche subjective de la *qualité de vie* qui tient compte des contextes culturels, sociaux et environnementaux des individus. La *qualité de vie* est directement liée à la réalisation des potentialités individuelles et à la capacité des

<sup>9</sup> BONARDI C., GIRANDOLA F., ROUSSIAU N., SOUBIALE N., 2002, Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie. Paris, In Press Editions, 390 pages.

<sup>10</sup> Mc CALL S., 1975, Quality of life. Social Indicators Research, pp 229-248.

individus de réaliser leurs satisfactions personnelles. Ce concept prend ainsi en compte les éléments du milieu socioculturel, les jugements de valeur et les systèmes d'évaluation propres aux individus qui sont susceptibles de générer leur satisfaction :

**« Quality of Life has been defined by the World Health Organization as an individual's perception of their position in life in the context of the culture and value systems in which they live and in relation to their goals, expectations, standards and concerns. It is a broad ranging concept incorporating in a complex way the person's physical health, psychological state, level of independence, social relationships, personal beliefs and their relationship to salient features of the environment »<sup>11</sup>.**

Cette définition explique que le concept de *qualité de vie* se réfère à une évaluation subjective propre au contexte individuel. Elle correspond à la perception qu'a un individu de sa place dans la société en lien avec ses propres attentes, ses normes et ses inquiétudes. C'est pourquoi la *qualité de vie* ne peut être directement assimilée au *niveau de santé*, au *style de vie*, à la *satisfaction de la vie* ou au *bien-être*. Il s'agit au contraire d'un concept multidimensionnel qui intègre, à la fois, la perception individuelle des différents aspects de la vie et la possibilité pour un individu d'assouvir ses besoins et de réaliser ses désirs.

Ce concept est également utilisé afin d'évaluer l'état de santé tout en incluant la dimension de *satisfaction*. L'unité de recherche sur la qualité de vie du Centre pour la Promotion de la Santé de l'Université de Toronto<sup>12</sup> en lien avec le département des Sciences de la Santé Publique, propose ainsi une approche basée sur la *satisfaction*. La *qualité de vie* est abordée à travers l'appréciation des individus lorsqu'ils jugent de l'importance des *possibilités* de leur vie. Ces possibilités résultent des opportunités et des limites de la vie de chacun. Elles sont conditionnées par l'interaction de facteurs personnels et environnementaux. Cette appréciation se base sur l'expérience de la satisfaction et sur la possession non matérielle illustrée, par exemple, par le fait « *d'avoir une bonne santé* ». Trois domaines d'évaluation sont ainsi identifiés : « *l'être* », « *l'appartenance* », et « *la pratique* ». Chacun de ces trois domaines est défini par un ensemble de variables.

Le domaine de « *l'être* » prend en compte les caractéristiques de base de la personne. Trois sous-ensembles le composent : l'être physique incluant les aspects de la santé physique, de l'hygiène personnelle, de la nutrition, de l'apparence physique et vestimentaire,... ; l'être psychologique considérant la santé psychologique de la personne, ses sentiments, sa considération pour elle-même,... ; l'être spirituel reflétant les

<sup>11</sup> WORLD HEALTH ORGANIZATION, 1999, « WHOQOL, Annotated Bibliography ». Department of mental health, [www.who.int](http://www.who.int), 35 pages. « La qualité de vie a été défini par l'Organisation Mondiale de la Santé comme une perception des individus de leur situation selon le système culturel et de valeur dans lequel ils vivent, en fonction de leurs objectifs, de leurs attentes, de leurs normes et de leurs préoccupations. C'est un concept au champ large qui tient compte de manière complexe de la santé physique de la personne, de son état psychologique, de son niveau d'indépendance, de ses relations sociales, de ses croyances personnelles et de ses relations avec les éléments marquants de son environnement. »  
Traduction N. Saulnier.

<sup>12</sup> Quality of Life Research Unit, University of Toronto, [www.soc.titech.ac.jp/uem/qol-define.html](http://www.soc.titech.ac.jp/uem/qol-define.html)

valeurs personnelles, les modes de conduite, les croyances spirituelles, religieuses ou non.

Le domaine de « *l'appartenance* » permet de considérer l'adaptation d'un individu à son environnement. Trois sous-domaines sont également identifiés. L'appartenance physique est caractérisée par les points d'ancrage au sein de l'environnement comme la maison, le travail, l'école. L'appartenance sociale se caractérise par les liens avec l'environnement social et considère la manière d'être accepté dans l'intimité d'autrui, par exemple de la famille, des amis, des collègues de travail. L'appartenance communautaire correspond à l'accès aux ressources normalement disponibles aux membres de la communauté comme l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux services sanitaires et récréatifs.

Le domaine de « *la pratique* » se réfère aux activités quotidiennes comme le fait de se rendre à l'école ou au travail, d'avoir des loisirs ou des activités relaxantes, des visites familiales ou encore la durée des vacances. L'appréciation de ces trois composantes de la vie de l'individu permet une évaluation subjective de la *qualité de vie*.

Dans le secteur de la santé, la recherche s'intéresse également à l'implication de la maladie dans la *qualité de vie* du patient. Il s'agit, par exemple, d'envisager les répercussions que peuvent avoir les interventions chirurgicales importantes ou les effets secondaires de traitements lourds sur la *qualité de vie* du malade. Les chercheurs examinent alors l'impact des traitements d'une maladie sur la *qualité de vie* du patient. Les conséquences et les effets plus ou moins bénéfiques des traitements contre le cancer ont, par exemple, amené les équipes soignantes à s'interroger sur la pertinence de certaines actions médicales. À travers cette approche, le domaine de la santé a un réel souci d'identification des effets indésirables des soins pour préserver au mieux la *qualité de vie* quotidienne des patients. L'introduction du concept de *qualité de vie* en médecine a donc permis d'attirer l'attention sur l'importance des opinions et exigences des patients. La possibilité leur ait ainsi donnée de s'exprimer sur leur propre vécu de la maladie et sur des traitements qui leur sont administrés.

Comme l'explique A. LEPLÈGE<sup>13</sup>, cette considération de la *qualité de vie* oblige à prendre en compte les perceptions et les préférences des patients dans les décisions médicales. Pour l'auteur, « *la qualité de vie n'est pas identifiable au bonheur, mais, à l'instar du bien-être, elle relève de ses conditions nécessaires. Elle se définit par rapport au degré de satisfaction d'un ensemble de besoins et de désirs déterminés à partir d'un point de vue qui, idéalement devrait être celui des sujets eux-mêmes* ». Il convient alors de développer des instruments capables de mesurer la *qualité de vie* des malades. Cet exercice de mesure induit une situation de double point de vue : « *le point de vue de celui qui considère, le médecin et le point de vue de celui qui est considéré, le patient* »<sup>27</sup>. Soucieux d'identifier des outils capables de refléter les préoccupations des patients et de représenter le réel le plus objectivement possible, A. LEPLÈGE développe essentiellement les outils quantitatifs, sans pour autant, exclure les aspects qualitatifs de la mesure de la *qualité de vie*. Les mesures obtenues reposent sur les jugements que portent les patients sur leur propre état de santé. Comme il n'est pas possible de considérer tous les aspects de l'existence, ni de construire un questionnaire par sujet, il

---

<sup>13</sup> LEPLÈGE A., 1999, Les mesures de la qualité de vie. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

convient, pour mesurer la *qualité de vie*, de la réduire à certaines de ses dimensions. Cette démarche a pour but d'améliorer le *bien-être* et la *satisfaction* du malade concernant ses traitements médicaux. Il devient alors possible de dresser une typologie des instruments de mesure de la *qualité de vie* liée à la santé en fonction : de l'origine du questionnaire (qui pose les questions ? Le médecin, le patient,...), des méthodes de pondération utilisées, du type de mesure obtenue (index, profil, ...), de la population concernée, du type de pathologie ou du type d'échelle de mesure. Concrètement, ces mesures permettent aux équipes médicales d'approfondir leurs connaissances du ressenti et des perceptions des malades, d'anticiper la demande de soins tout en identifiant les besoins des patients.

### 1.2.5. La qualité de vie en sciences psychologiques

L'implication de la psychologie dans ce thème de recherche semble être plus récente. Bien que la psychologie ait sa place dans l'étude de ce phénomène, il semble que l'apparition de la *qualité de vie* ait été plus tardive en comparaison des autres disciplines scientifiques. En psychologie du travail, la *qualité de vie* est conjointement liée à l'étude de la satisfaction au travail. Comme l'explique A. RIPON<sup>14</sup>, la *qualité de vie* est un phénomène psychologique complexe contenu dans le phénomène du *bien-être*. Son approche est entièrement fondée sur une appréciation subjective. De nombreuses études démontrent que la *qualité de vie* au travail n'affecte pas seulement la *satisfaction* au travail mais impacte également la satisfaction dans d'autres domaines de la vie comme la vie familiale, les loisirs, la vie sociale et financière. Ces recherches en psychologie du travail montrent que la *qualité de vie* peut avoir de profondes conséquences sur le comportement des employés en impactant sur l'identification organisationnelle, la satisfaction, l'implication dans le travail, la performance mais aussi sur le désir de mobilité professionnelle et l'intention de démissionner.

R. A. CUMMINS<sup>15</sup> de l'école de psychologie d'Australie travaille sur la question d'un « *standard psychométrique de la satisfaction* » et aborde de ce fait la notion de *qualité de vie*. En cherchant à rationaliser les différentes définitions de la *qualité de vie*, il commence par distinguer les dimensions objectives et subjectives qui la structurent. Dans cette approche, les mesures objectives sont fournies par les aspects objectivement vérifiables de la vie alors que les mesures subjectives se basent sur la perception de la vie quantifiée habituellement à travers les questions de *satisfaction* ou de *bonheur*. En attribuant un poids variable à leurs différents *domaines de vie*, les individus donnent matière à l'évaluation de ce que l'auteur désigne sous le nom de « *qualité de vie subjective* » et de « *bien-être subjectif* ». Pour R. A. CUMMINS<sup>15</sup>, la définition de la *qualité de vie* doit impérativement être opérationnelle. Cette nécessité ne retient pas l'attention de beaucoup d'auteurs. Pourtant ce caractère opérationnel semble nécessaire à la valeur heuristique

<sup>14</sup> RIPON A., 1983, *Qualité de la vie de travail*. Paris, Presses Universitaires de France, Collection Psychologie d'aujourd'hui, 268 pages.

<sup>15</sup> CUMMINS R. A., 1998, « The comprehensive quality of life scale - Fifth edition ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 67-77.



de la définition. L'auteur propose alors la définition suivante :

**« Quality of life is both objective and subjective, each being the aggregate of seven domains as materiel well-being, health, productivity, intimacy, safety, community, and emotional well-being. Objective domains comprise culturally-relevant measures of objective well-being. Subjective domains comprise domain satisfaction weighted by importance ».**

La psychologie s'est également intéressée à l'importance des aspects psychologiques liés au cadre de vie. C'est par exemple de cas de l'étude psychologique du cadre de vie, menée par C. LEVY-LEBOYER<sup>16</sup>, qui tente de comprendre la manière dont les habitants choisissent et aménagent leur cadre de vie. Il s'agit de prendre connaissance des besoins psychologiques fondamentaux que le cadre de vie doit satisfaire. Cette étude s'interroge sur les besoins psychologiques en matière de cadre de vie tels que la sécurité psychologique, les qualités fonctionnelles de l'environnement et les qualités propres du cadre de vie. Cette analyse, issue d'une enquête par questionnaire, met en évidence un fort consensus quant aux besoins de la vie quotidienne concernant, par exemple, l'écologie (arbres, air pur,...) ou l'aspect pratique et fonctionnel de l'environnement (proximité des commerces,...).

La psychologie de l'environnement s'impose alors comme une nouvelle discipline permettant de mieux comprendre l'influence de l'environnement sur les comportements. Cette discipline s'appuie sur le postulat suivant : il existe une dimension subjective dans la relation qui lie l'individu au lieu. Elle propose ainsi une compréhension de cette relation de l'homme avec son environnement. Dans cette approche disciplinaire, la notion de *qualité de vie* est étroitement liée à celle du *cadre de vie* : « l'étude de la qualité du cadre de vie consiste à appréhender la qualité de vie à l'aide de propriétés physiques et structurelles d'un environnement et à estimer ensuite la perception que les résidents d'un site ont de leur cadre de vie »<sup>17</sup>.

La psychologie environnementale lie ainsi étroitement la *qualité de vie* à la *satisfaction résidentielle*. M. BONAIUTO<sup>18</sup> du Département de psychologie des processus de développement et de sociabilisation de l'Université de Rome explique que la perception de l'environnement résidentiel est multidimensionnelle. Cette perception environnementale conditionne la *qualité de vie* dans la mesure où elle induit un attachement différencié au cadre de vie. En fonction de critères définissant à la fois le cadre urbain de résidence, la qualité des relations sociales et de voisinage, la qualité des services et des équipements urbains ainsi que l'importance des nuisances, il devient possible d'identifier des niveaux d'attachement différents déterminant ainsi des

<sup>16</sup> LEVY-LEBOYER C., 1977, Etude psychologique du cadre de vie. Paris, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Monographies françaises de psychologie, N°41, 121 pages.

<sup>17</sup> BONARDI C., GIRANDOLA F., ROUSSIAU N., SOUBIALE N., 2002, Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie. Paris, In Press Editions, 390 pages.

<sup>18</sup> BONAIUTO M., AIELLO A., PERUGINI M., BONNES M., ERCOLANI A.P., 1999, « Multidimensional perception of residential environment quality and neighborhood attachment in the urban environment ». Journal of environmental psychology, N°19, Pages 331-352.

satisfactions résidentielles différenciées. Par cette approche, la *qualité de vie* est déterminée et évaluée en fonction de la *satisfaction résidentielle* qu'éprouvent les habitants. Celle-ci s'explique par un attachement au cadre de vie qui évolue en fonction de l'âge des résidents, l'ancienneté de l'installation, l'estimation des niveaux socio-économiques, le nombre de personnes vivant ensemble,... Bien qu'envisagée globalement, à travers l'environnement naturel et l'environnement bâti, la notion de qualité du cadre de vie ne semble cependant pas permettre, à elle seule, d'appréhender toute la dimension subjective dont relève la notion de *qualité de vie*.

### 1.2.6. La qualité de vie : un concept géographique

La géographie s'est particulièrement intéressée à la question de la *qualité de vie*. Cependant, au sein même des approches géographiques, le consensus disciplinaire n'existe pas. La notion de *qualité de vie* est ainsi abordée soit directement par l'analyse quantitative et la spatialisation des caractéristiques des territoires soit par l'analyse de la géographie sociale de ces territoires. Certains géographes accordent ainsi une place de plus en plus importante à l'observation des phénomènes sociaux, en étudiant la manière dont le corps social évolue dans son milieu de vie tout en considérant comment il perçoit cet environnement. Investissant davantage la manière dont le groupe social vit et perçoit une situation, les problématiques mises en avant par la géographie sont, de plus en plus, liées à l'évolution de la vie sociale et aux préoccupations de la population qui se sont tournées vers la recherche d'une meilleure *qualité de vie*. Cette quête passe par l'exigence d'un meilleur *cadre de vie* et des conditions d'existence plus agréables. Les orientations de recherches en géographie sont ainsi passées de domaines d'observation spatiaux à des domaines d'observation plus sociaux.

Pour C. TOBELEM-ZANIN<sup>19</sup>, le concept de *qualité de vie* se structure autour d'une approche subjective qui s'axe sur l'étude du *bien-être* et une approche objective qui s'axe sur les *conditions matérielles de vie*. Sans nier cette constitution bi-dimensionnelle de la *qualité de vie*, l'auteur structure son analyse sur l'évaluation objective des *conditions de vie* et non sur celle plus personnelle du *bien-être*. Dans ce cas, l'évaluation de la *qualité de vie* des villes implique le choix de critères objectifs capables de mettre en évidence les disparités spatiales des *conditions de vies*. Ces dernières sont définies comme les potentialités de l'espace offertes aux citoyens. Elles prennent en considération les caractéristiques du milieu urbain et de l'environnement, des éléments économiques et des critères sociodémographiques. Trois sous-ensembles d'étude sont ainsi identifiés. Le *cadre de vie* permet l'étude de l'espace du quotidien. Il comprend l'analyse des caractéristiques de l'environnement, de l'espace bâti, des aménagements et des équipements urbains. L'étude du cadre de vie se structure autour de différents thèmes comme le climat, les nuisances, les pollutions, les causes d'attractivité, les caractéristiques de l'habitat, les déplacements urbains, les équipements publics, le tourisme ou l'insécurité. Les conditions de vie offertes aux citoyens dépendent ensuite du *niveau de vie*. Celui-ci permet d'appréhender une « *capacité de ressources* »<sup>31</sup> tant pour

---

<sup>19</sup> TOBELEM-ZANIN C., 1995, La qualité de vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

les ménages que pour la ville. La disparité des niveaux de vie des individus détermine les besoins, les désirs, les modes d'appropriation et d'utilisation de l'espace. Les richesses municipales permettent quant à elles d'appréhender « *les potentialités réelles de chaque ville pour créer, équiper, entretenir, gérer le cadre de vie* 31 ». Les *modes de vie* correspondent enfin à la mise en relief de profils sociaux et démographiques à partir de critères comme la structure démographique, le type de ménage, les catégories professionnelles, les niveaux de formation. Ces profils conditionnent des appropriations, des exigences et des pratiques spatiales spécifiques. Ces trois domaines « *objectivables* » de la vie restent interdépendants. Cette approche permet d'apprécier la *qualité de la vie* à travers l'évaluation des conditions matérielles de la vie sans en négliger la structure sociale. Par une approche quantitative, cette définition fonctionnelle permet de hiérarchiser les conditions d'existence des urbains français et propose l'analyse des disparités inter-urbaines de la *qualité de vie*.

À côté de ces approches quantitatives qui abordent la *qualité de vie* à travers les caractéristiques objectives des territoires, certains géographes préfèrent analyser sa dimension subjective. J.B. RACINE<sup>20</sup> travaille ainsi sur la manière dont la *qualité de vie* est perçue et vécue par les habitants. S'interroger sur la perception des *conditions de vie* constitue pour lui la seule approche pertinente de la *qualité de vie*. Ce ne sont pas les conditions matérielles de la vie qui importent mais les jugements portés sur ces conditions. Les indicateurs subjectifs obtenus par sondage auprès de la population permettent ainsi directement d'évaluer la *qualité de vie*.

A.S. BAILLY<sup>21</sup> s'inscrit également dans cette voie. Il consacre son travail à l'étude des phénomènes de cognition, de perception et de représentation. Il définit ainsi la *qualité de vie* en fonction du *bien-être*. Dans sa « Géographie du bien-être »<sup>32</sup>, il explique que la *qualité de vie* ne fournit que des moyens numériques, l'image d'un état. Seule la *satisfaction* de la population à l'égard de cet état demeure réellement importante. « *Le but fondamental de la recherche du bien-être est de mieux comprendre ce qu'ARISTOTE a appelé le moteur des actions humaines* 32 ». Le *bien-être* correspond au résultat « *d'une relation entre une personne et/ou un groupe et un état ou un bien* 32 ». Il s'agit d'une interprétation subjective du monde structurée par la qualité de la relation entre l'homme et son environnement spatial et social. Cette sensation médiatisée par les représentations individuelles et sociales résulte ainsi de la capacité de chacun à satisfaire un certain nombre de besoins et de désirs. À notre sens, l'appréciation géographique de la *qualité de vie* et la compréhension spatiale des caractéristiques qui la conditionnent ne peuvent se réduire à l'une ou l'autre de ces approches. Il convient au contraire de tendre vers un positionnement qui intègre la complémentarité de ces deux démarches. C'est en tout cas l'enjeu de notre travail.

Les succinctes descriptions de ces différentes approches disciplinaires démontrent

---

<sup>20</sup> RACINE J.B., 1987, *Qualité de vie, bien être et changement social : vers une nouvelle géographie des espaces vécus et des rapports de l'homme au territoire*, cité par C. TOBELEM-ZANIN, 1995, *La qualité de vie dans les villes françaises*. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

<sup>21</sup> BAILLY A.S., 1981, *La géographie du bien-être*. Paris, Presses Universitaires de France, 239 pages.

l'absence de consensus et de références normées dans la construction du concept, les méthodes d'analyse et les instruments de mesure de la *qualité de vie*. Il semble pourtant nécessaire de saisir l'ensemble des processus qui structure le concept de *qualité de vie*. Il est admis que la maîtrise des phénomènes dépend de leur compréhension, c'est pourquoi il convient préalablement à la démarche d'analyse de *qualité de vie* de s'imposer une connaissance précise des possibles en la matière. Cette retranscription doit permettre de synthétiser les différentes approches et les modes d'évaluation de la *qualité de vie*. Cette analyse doit servir à la fois de référence et de tremplin à la production d'une approche méthodologique spécifique correspondant aux exigences pragmatique, fonctionnelle et évolutive du travail proposé.

## 2. Essai de clarification conceptuelle de la qualité de vie

---

Il convient de tendre à présent vers une transcription globale de la *qualité de vie*. En se détachant des études réalisées et sans privilégier l'une ou l'autre des disciplines ou des approches, il est nécessaire de structurer les connaissances existantes dans un système de définition et d'évaluation large. Le but n'est pas de proposer une définition universelle ou une démarche unique de la *qualité de vie* mais plutôt de formuler un système d'organisation des différentes conceptualisations afin de gagner en intelligence.

### 2.1. Objectif et subjectif : les deux visages de la qualité de vie

Malgré les difficultés connues et préalablement évoquées dans la recherche d'une définition de la *qualité de vie* universellement acceptée, certains fondements sont unanimement admis. Un consensus existe autour de la structure générale du concept. Il est entendu que la *qualité de vie* est déterminée par deux sphères fondamentales de composantes et de processus. R. J. ROGERSON<sup>22</sup> du département de Géographie de l'Université de Glasgow distingue ainsi deux types de mécanisme sous-tendant la *qualité de vie*. Certains processus s'apparentent à des mécanismes psychologiques et sociologiques internes propres à chaque individu et à chaque groupe de la société produisant la sensation de *satisfaction* et de *gratification*. À cela se greffent des conditions externes d'existence « *lesquelles agissent comme un levier des mécanismes internes* ». Le but est alors d'identifier les approches majeures qui déterminent et définissent la *qualité de vie*. L'auteur en suggère trois.

- La première approche axe l'analyse sur l'évaluation des caractéristiques de la vie agréable. Les conditions nécessaires à une existence de qualité sont ainsi identifiées en fonction d'idéaux normatifs. Cette approche est liée à des recherches d'indicateurs sociaux ou environnementaux et se limite à la sphère matérielle de la vie.
- La deuxième approche se base sur les systèmes de valeur des individus ou des groupes d'individus afin d'identifier les processus – et seulement les processus - de satisfaction et de préférence. Cette approche reste relative aux notions de désir,

<sup>22</sup> ROGERSON R.J., 1998, « Quality of life and the global city ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 109-124.

d'aspiration, d'utilité, de choix.

La troisième approche proposée se définit en termes d'expériences personnelles et s'apparente à la notion de *bien-être subjectif*. La démarche est alors d'identifier des niveaux de *satisfaction* et de *bonheur*.

R. J. ROGERSON <sup>23</sup> cite ces trois approches comme étant la base des différentes définitions de la *qualité de vie* et pense qu'elles ont concouru à enrichir les pensées politiques et philosophiques. E. DIENER et E. SUH <sup>24</sup> partagent cette idée et prétendent que malgré les ruptures conceptuelles et méthodologiques entre les indicateurs sociaux et le *bien-être* subjectif, les approches scientifiques du *bien-être* nécessitent la prise en considération d'une approche globale par l'appropriation des potentialités de chaque perspective. Ces trois approches permettent d'identifier les différentes conceptualisations de la *qualité de vie* et de les positionner les unes par rapport aux autres. Cette démarche permet dans un premier temps de faire la distinction suggérée par A. SEN <sup>25</sup> entre « *les choses* » et « *les gens* ». Cela permet de distinguer les *conditions externes* qui relèvent de la vie matérielle, des *conditions internes* qui s'apparentent aux éléments de la vie personnelle des individus. Dans le contexte d'études géographiques, la sphère de la vie matérielle correspond à un espace géographique dans lequel les gens vivent. L'analyse porte ainsi sur les *conditions de vie* d'espaces spécifiques comme ceux d'un voisinage, d'une communauté ou d'une ville. Ces éléments de positionnement de la *qualité de vie* peuvent être comparés aux « *conditions nécessaires* » évoquées par S. McCALL <sup>26</sup> et définies comme externes à l'individu mais déclencheur et stimulant pour la *satisfaction* de la vie. La sphère de la vie personnelle permet quant à elle une évaluation subjective de la vie mesurée à la fois en termes de satisfaction, de plaisir, de bonheur mais également à travers la connaissance des systèmes de valeur permettant d'identifier les préférences, les priorités et les aspirations des habitants. Comme le montre la **figure I.2.**, l'identification des différentes sphères de la qualité de vie permet une clarification des corpus de définitions et des domaines d'intervention.

<sup>23</sup> ROGERSON R.J., 1998, « Quality of life and the global city ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 109-124.

<sup>24</sup> DIENER E. et SUH E., 1997, Measuring quality of life : economic, social and subjective indicators. Social Indicators Research, pp 189-216.

<sup>25</sup> SEN A., 1982, Choice, welfare and measurement, cité par ROGERSON R.J., 1998, « Quality of life and the global city ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 109-124.

<sup>26</sup> Mc CALL S., 1975, Quality of life. Social Indicators Research, pp 229-248.

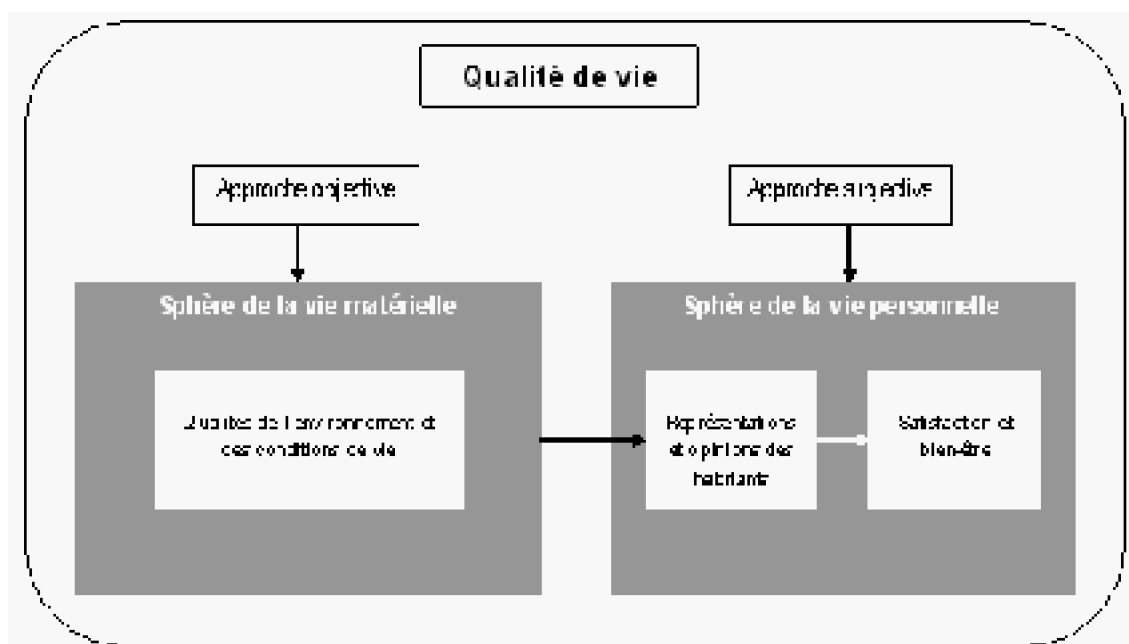


Figure 1.2. Les champs conceptuels de la qualité de vie <sup>27</sup>

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'approche objective prend en considération les conditions matérielles offertes aux individus. La *qualité de vie* est ici abordée à travers les qualités objectivables des conditions de vie. Il s'agit d'étudier les potentialités des cadres de vie, les caractéristiques environnementales des milieux ou plus généralement les qualités concrètes de l'existence des habitants. La *qualité de vie* peut également être appréhendée par une approche subjective. En investissant la sphère de la vie personnelle, il devient possible de saisir les représentations des habitants à travers les goûts, les aspirations, les préférences des individus. Parallèlement à cette connaissance des systèmes de valeurs, la qualité de vie peut être vue comme liée à la *satisfaction*, au *bien-être* ou au *bonheur* des individus. Elle est dans ce cas assimilée à des recherches subjectives directement liées aux représentations personnelles et à la qualité des relations affectives et cognitives des individus. Le *bien-être* dépend des images et des représentations d'un état ou d'une situation existante. Basé sur un ensemble complexe d'évaluation, le *bien-être* correspond à l'interprétation subjective du monde qui repose sur l'attribution de qualité et de valeur allouée la relation établie entre l'homme et son environnement spatial et social.

Les différents champs conceptuels de la qualité de vie ayant été brièvement identifiés, il convient à présent de structurer autour de ces orientations des systèmes de mesure spécifique. La même diversité règne dans les définitions de la *qualité de vie* que dans ces modes d'évaluation, il s'impose d'identifier clairement les recherches possibles.

## 2.2. Les systèmes de mesure et d'évaluation de la qualité de vie

<sup>27</sup> Cette figure se base sur les travaux du géographe R. J. ROGERSON. Issues de l'article « Quality of life and the global city » publié en 1998 par l'Université de Singapour lors de la première conférence internationale sur la qualité de vie dans les villes, ces réflexions ont permis de tendre vers une vision globale des champs d'investigation de la qualité de vie.

Les recherches de R.J. ROGERSON permettent une vision assez synthétique et globale des approches possibles de la *qualité de vie*. Cependant, nous avons jugé nécessaire, tout en s'inspirant de ces travaux, de compléter davantage les orientations proposées. L'approche subjective structurée autour des systèmes de représentations d'une part et du bien-être d'autre part semble couvrir la sphère de la vie personnelle de manière satisfaisante. L'approche objective doit au contraire être approfondie. La **figure 1.3.** présente les résultats de cette adaptation.

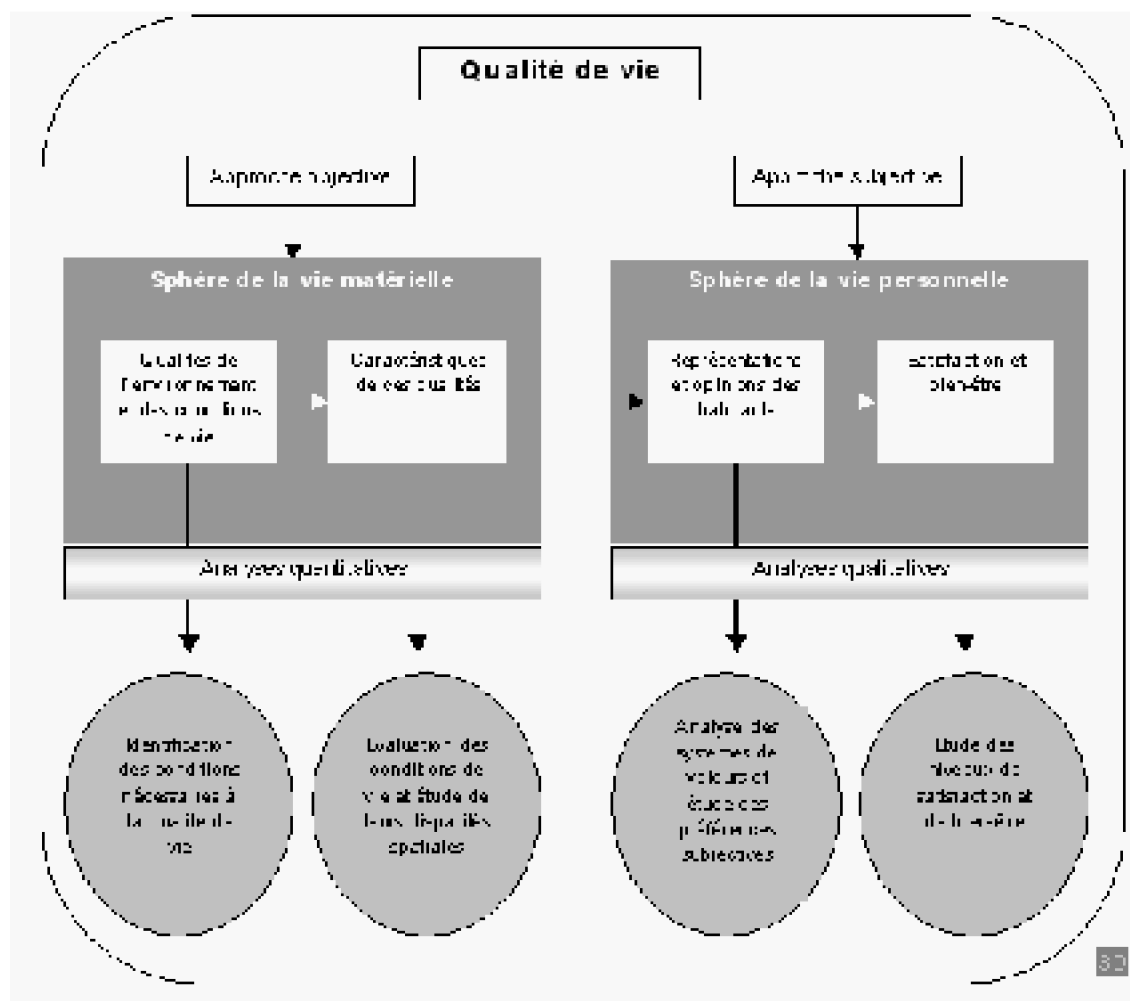


Figure 1.3. Approches et systèmes de mesure de la qualité de vie

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'analyse de la sphère de la vie matérielle dépend bien évidemment de la qualité de l'environnement et des conditions nécessaires à l'agrément de l'existence de chacun. Elle dépend également des caractéristiques intrinsèques des éléments déterminés et de leur répartition spatiale. L'identification des conditions nécessaires à la qualité de vie constitue ainsi une première démarche qui peut être complétée par l'évaluation objective de ces

qualités. Cette approche complémentaire vient, à notre sens, compléter les procédés d'appréciation de la *qualité de vie*.

Chacun de ces quatre champs d'investigation donne lieu à une méthode d'évaluation spécifique de la *qualité de vie*. La **figure I.3.** permet de clarifier l'ensemble des possibles en matière d'évaluation de la *qualité de vie*. Une part importante des recherches sur la *qualité de vie* se base sur l'évaluation des conditions de vie matérielles. L'analyse peut s'appuyer sur l'identification d'indicateurs capables de caractériser les circonstances objectives de la vie. Cette approche prend pour référence certaines idées normatives généralement acceptées comme participant à la *qualité de vie*. Selon le cadre spatial de l'étude, les paramètres utilisés peuvent varier. La différence des échelles considérées qu'ils s'agissent de la nation, de la ville ou d'unités de vie quotidienne implique une variabilité quant aux choix des critères utilisés.

Puis, l'approche objective peut tendre vers l'évaluation quantitative des conditions de vie. La démarche consiste alors à considérer le territoire en fonction de ces potentialités et carences. À travers la présence ou l'absence d'un certain nombre d'éléments identifiés comme générateurs de *qualité de vie*, des disparités spatiales peuvent être mises en évidence. Ces analyses reposent sur des traitements statistiques capables de produire une connaissance précise des qualités environnementales des cadres de vie. C'est ainsi que des notions d'accès, de répartition, d'adéquation entre l'offre et la demande peuvent apporter une plus value analytique. L'analyse des conditions objectivables de l'existence n'aborde pas les perceptions subjectives et l'expérience directement vécue avec le milieu.

Cette approche est laissée aux démarches subjectives qui proposent une vision de la *qualité de vie* basée sur la connaissance des préférences et de la satisfaction des individus. Ces études qualitatives permettent un élargissement de la compréhension de la *qualité de vie*. Des questionnaires directement soumis à la population ou des entretiens, sources d'informations plus approfondies, permettent de saisir les opinions des individus. Il ne s'agit pas d'évaluer la satisfaction mais de prendre connaissance des éléments qui engendrent cette satisfaction. À travers une enquête sur les goûts, les aspirations, les désirs du plus grand nombre, la perception de la *qualité de vie* devient saisissable. Cette démarche fixe une identification claire des priorités et des préférences des différents groupes de la société selon par exemple le sexe, les cycles de la vie, les positions sociales ou la localisation géographique. Cela permet d'identifier selon des types de profils sociodémographiques les éléments subjectivement structurants pour la *qualité de vie*.

L'analyse qualitative repose également sur l'évaluation proprement dite de la *satisfaction* et du *bien-être*. Dans ce cas, il ne s'agit plus de connaître les éléments qui génèrent le sentiment de satisfaction mais bien de tendre vers l'estimation du *bien-être*. Bien que ces deux démarches d'analyse puissent être étroitement liées, celle-ci s'axe principalement sur la mesure de la *satisfaction*. Il s'agit par le biais d'une prise de contact directe avec la population à travers la passation de questionnaires ou d'entretiens, d'identifier des *degrés de satisfaction* ou l'importance du *bien-être* des individus.

L'identification des différents champs d'investigation de la *qualité de vie* et de leurs systèmes spécifiques de mesure montre que cette notion est au centre d'une véritable



tension conceptuelle. Cependant, la mise en tension de la qualité de vie ne se borne pas à son approche scientifique. Elle est également accentuée par son appropriation et son institutionnalisation qui en ont fait une expression courante dont le sens se perd quelques peu dans la multitude des emplois et des référents. Pour mieux saisir la *qualité de vie*, il convient de retracer brièvement les « *leviers sociétaux* » et les appropriations politiques qui ont accompagné l'émergence du concept et suscité la multiplicité de son usage. Le contexte à la fois structurel et conjoncturel ne peut être déconnecté de la considération scientifique du concept tant leurs histoires sont étroitement liées. Ce n'est qu'à l'issue de cette prise de connaissance que nous pourrons envisager de sortir de cette tension improductive qui cristallise la notion de *qualité de vie* pour construire notre étude sur la base de propositions nouvelles.

## **CHAPITRE II. Entre revendications sociétales et appropriation politique : analyse des usages de la notion de qualité de vie**

Bien qu'elle ne soit pas en soi récente, l'utilisation récurrente de l'expression « *qualité de vie* » apparaît avec le fait urbain. La concentration humaine et la constitution d'une civilisation urbaine engendrent une réflexion nécessaire sur l'organisation architecturale, urbanistique et environnementale visant à garantir, protéger et harmoniser la vie sociale et collective. Utilisée à la fois par les associations d'habitants comme *leitmotiv* de la défense du cadre et des conditions de vie, par la sphère politique comme élément fédérateur de propagande ou objet de marketing urbain, la qualité de vie a bénéficié d'un usage récurrent, polysémique, voire manipulateur. La multiplicité des usages et la diversité des domaines auxquels la qualité de vie se réfère, ont participé à la confusion voire au discrédit de cette notion. Plus que l'utilisation de la qualité de vie, il semble alors important de s'intéresser aux causes de ces usages.

La qualité de vie est un vocable qui fait ainsi, à la fois, partie du langage commun et du langage politique. Liée à l'évolution de la perception des nuisances urbaines, la recherche de l'amélioration de la qualité de vie s'est tout d'abord imposée comme une revendication sociétale massive et unanime. Chacun revendique de meilleures conditions de vie, réclame l'agrément et la fonctionnalité du cadre de vie et milite pour la réduction des nuisances telles que le bruit ou la pollution. Cette notion a ainsi été très largement développée dans les mentalités. Prenant conscience du caractère fondamental de cette préoccupation, l'aspiration à une meilleure qualité de vie est devenue l'un des objectifs principaux des politiques à la fois locales, régionales et nationales. C'est dans ce contexte de généralisation des préoccupations pour l'amélioration de la qualité de vie apparue dans les années soixante que nous nous proposons de retracer l'appropriation et les usages de cette notion de qualité de vie.

### **1. Appropriations et usages sociétaux de la qualité de vie**

Préserver et améliorer les conditions de vie du plus grand nombre sont des volontés résultant d'une organisation sociétale. Bien que l'apparition de la notion de qualité de vie ne semble pas contemporaine, c'est l'ampleur croissante de la préoccupation pour l'amélioration de la qualité de vie des années soixante qui semble décisive. Cette aspiration partagée pour une qualité de vie meilleure s'inscrit dans des contextes structurel et conjoncturel. Il convient ainsi d'exposer brièvement l'émergence de la qualité de vie au sein des différentes notions fondamentales qui ont marqué de leur empreinte les préoccupations, les discours et les actions publiques et citoyennes.

### **1.1. La qualité de vie dans la pensée urbaine, entre hygiénisme et développement durable**

La notion de qualité de vie s'inscrit dans la continuité des préoccupations et des revendications déjà amorcées durant le XIX<sup>ème</sup> siècle. Bien que ces deux notions ne soient pas en tous points comparables, la qualité de vie fut au XX<sup>ème</sup> siècle ce que l'hygiénisme fut au XIX<sup>ème</sup>. Pour comprendre l'engouement et l'appropriation de la qualité de vie, il convient d'expliquer en quoi celle-ci s'inscrit dans le prolongement des préoccupations hygiénistes et en quoi elle s'en éloigne. Cette démarche diachronique permet de voir quels sont les héritages de l'hygiénisme intégrés par la notion de qualité de vie et d'entrevoir le glissement plus récent de la qualité de vie vers la notion de développement durable. Cette relecture rapide de *l'histoire* en creux et en relief permet de voir comment la qualité de vie s'inscrit dans la continuité du courant hygiéniste. Cette approche permet également de préciser l'évolution des préoccupations et l'élargissement des échelles de réflexion qui ont amené la notion de qualité de vie à se substituer progressivement, dans le langage commun mais surtout politique, à la notion de développement durable.

Dès l'Ancien Régime, le corps médical prend fonction de conseil du pouvoir politique pour réduire la misère et éduquer le peuple grâce à l'aménagement d'un cadre d'existence hygiénique et rationnel. Il s'agit alors de contrôler le milieu de vie, d'enrayer les épidémies, de rationaliser la procréation, de soulager le malheur et de distribuer des secours. Ces missions sont conçues comme des champs d'action du monde médical complémentaires à l'intervention de l'Etat. L'intervention du médecin au sein des actions de l'Etat semble être légitimée par le savoir privilégié qu'il possède sur la vie humaine. Bien que contré par les luttes révolutionnaires, le mouvement hygiéniste prend néanmoins peu à peu sa place dans la sphère politique.

Le terme d'hygiène prend véritablement son essor durant la période post-révolutionnaire. Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, la conception médicale de l'hygiène centrée sur l'individu tend vers la conception d'une hygiène publique dont la tâche est de prévenir la propagation des épidémies et des maladies contagieuses. Cette dérive aboutie à la fin du siècle à la construction de l'hygiène sociale. L'idéologie s'engage alors vers un hygiénisme social doté de nouvelles ambitions. L'ensemble de la société est alors concernée par une intervention préventive qui s'adresse prioritairement aux foyers de « *désordre et de misère* ». L'hygiénisme se donne pour tâche de restaurer l'ordre social et moral pour l'avenir de la collectivité. Pour cela, le mouvement hygiéniste revendique sa place aux côtés des sociologues, anthropologues, criminologues et juristes. « *La*

*médecine et l'hygiénisme répondent aux questionnements des pouvoirs publics qui eux-mêmes y voient la possibilité de réaliser leur politique. Les finalités médicales ne se confondent pas avec les préoccupations des gestionnaires politiques : elles les rendent applicables en les indexant médicalement »*<sup>28</sup>. Il s'agit moins de développer un savoir médical élargi que de démontrer leurs compétences dans les domaines socio-économique et politique.

C'est ainsi qu'à l'aube du XVIII<sup>ème</sup> siècle, de nombreux aménagements urbains visent à améliorer les conditions d'hygiène du plus grand nombre. Des efforts particuliers sont fait afin de favoriser la circulation des fluides : les maisons sur les ponts sont détruites pour permettre à l'air de circuler, la circulation d'eau est favorisée pour éviter les eaux stagnantes, les hôpitaux sont aménagés avec de grands couloirs centraux ouverts de part et d'autre afin de créer des courants d'air... Cette démarche repose sur une recherche d'hygiène publique. L'aménagement urbain est porté au rang d'art et l'aménagement des villes repose sur des critères d'embellissement urbain.

Dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville est étudiée de manière descriptive. La statistique sert de base de connaissance pour décrire la situation urbaine et établir des lois de croissance des villes. Les conditions déplorables d'hygiène dans les villes industrielles qui se développent au cours du siècle sont largement dénoncées. L'insalubrité de l'habitat ouvrier, l'absence d'espaces verts dans les quartiers ouvriers sont des éléments de sévères critiques. L'hygiène morale est à son tour considérée. Elle est mise en danger par les phénomènes de ségrégation et la mauvaise qualité des logements ouvriers. L'ensemble de la société industrielle est remise en cause par les progressistes car ils la voient comme étant à l'origine de conséquences néfastes sur l'homme et la ville.

Le XIX<sup>ème</sup> fut le siècle des révolutions industrielles et de l'accélération de l'urbanisation. Ces phénomènes ont nécessité d'importantes adaptations pour optimiser la gestion de la croissance démographique et la multiplication des déplacements. Bien que les moyens ne semblent pas permettre une entière maîtrise de ces mutations, l'organisation municipale tente d'intervenir pour améliorer les conditions de vie de ses concitoyens. Les problèmes urbains n'existent alors qu'en tant que conséquences des problèmes sociaux, économiques et politiques. Dans ce modèle progressiste de la ville, l'espace est ouvert, traversé de verdure. L'image est alors celle d'une ville propre, aérée, verte, avec de l'eau, de l'air et de la lumière pour tous. L'hygiène s'impose alors comme une exigence. L'espace urbain doit également s'organiser selon une logique fonctionnelle distinguant les lieux de travail, des lieux de loisirs, de culture et les zones résidentielles.

Durant la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les villes industrielles restent très denses et voient leurs centres villes se dégrader. Les rues sont très embouteillées et les égouts inexistantes. L'état d'insalubrité n'a pas connu, durant cette première partie de siècle, de nette amélioration. C'est pourquoi Louis NAPOLEON BONAPARTE demande au baron HAUSSMANN d'entreprendre la rénovation des villes. Les utopistes de cette première moitié de siècle laissent ainsi la place à un « *urbanisme pragmatique* ». De nombreuses percées sont entreprises. Le bâti ancien est démolit pour être remplacé par

---

<sup>28</sup> SIMONNOT A.-L., 1999, Hygiénisme et eugénisme au 20<sup>ème</sup> siècle à travers la psychiatrie française. Paris, Seli Arslan, 173 pages.

des voies de circulation plus large et du bâti nouveau. De nouveaux équipements voient le jour. Les parcs urbains, les trottoirs, le mobilier urbain sont introduit par HAUSSMANN. Les travaux commencent à Paris pour s'étendre aux villes de province. C'est l'urbanisation par rénovation, dans un souci hygiéniste, qui se répand. Celui-ci prend bien évidemment en considération des préoccupations d'hygiène publique mais aussi de sécurité. Certains voient dans ces rénovations les moyens de contenir l'insécurité sociale en maintenant les populations dans leurs lieux de résidence.

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, un fort courant de critiques d'ordre hygiéniste se développe à l'encontre du « *nouveau Paris* ». Ces opposants dénoncent l'insalubrité des cours fermées des îlots haussmanniens, l'insuffisance de l'ensoleillement et de l'aération de ce bâti compact<sup>29</sup>. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la réglementation évolue dans le respect du courant hygiéniste. Les urbanistes accordent toujours la même importance aux questions de santé et d'hygiène. Les notions de soleil et de verdure demeurent prépondérantes. Les urbanistes ouvrent ainsi l'espace, laissent pénétrer la lumière et la verdure. Les édifices deviennent isolés les uns des autres. La rue est alors perçue comme le révélateur de l'urbanisme passé. Elle doit donc être abolie au nom de l'hygiène mais aussi parce qu'elle symbolise le désordre. Les constructions se font en hauteur pour permettre une emprise au sol minimale. La verdure, les espaces vides deviennent la véritable structure de la ville. Lorsque LE CORBUSIER évoque les cités-jardins verticales, il écrit que « *la ville se transforme petit à petit en un parc* ».

Dès l'après-guerre, les partisans de l'hygiène mentale viennent à critiquer cet urbanisme progressiste et fonctionnel. Il est alors démontré que la santé mentale du citoyen suppose un certain nombre de caractéristiques tels que le sentiment de sécurité, le choix multiple d'activités, les lieux de distraction... Les urbanistes progressistes n'avaient pas tenu compte de ces éléments qui commencent à être jugés plus importants que les principes d'hygiène et de salubrité jusqu'alors utilisés. Les statistiques psychiatriques et juridiques démontrent ainsi que l'îlot insalubre semble être moins le vivier de l'alcoolisme, de la délinquance et de la criminalité que l'îlot salubre.

L'urbanisme du XIX<sup>ème</sup> et du début du XX<sup>ème</sup> siècle a été fortement influencé par ce courant hygiéniste. Pour les pouvoirs publics, l'hygiénisme s'impose comme une valeur essentielle et nécessaire. Cette notion est largement imprégnée de considérations morales et renvoie à un idéal d'épanouissement. Ce courant a pour objectif principal d'améliorer l'hygiène physique et morale des populations. Les fléaux à combattre sont alors l'alcoolisme et les épidémies. Ce courant met en lumière les relations conflictuelles entre la santé et la ville. Après la lutte contre les épidémies remportées par les vaccins, la poubelle et l'égout, le combat se déplace vers la lutte contre la pollution et les nuisances sonores. La pollution automobile est en effet aujourd'hui considérée comme la première source de pathologie urbaine.

L'hygiénisme s'inscrit également dans une idéologie ancienne d'hostilité à la grande ville. L'histoire révèle en effet une longue idéologie anti-urbaine qui repose sur une croyance désuète : la ville est néfaste pour l'homme et la société. Bien que les raisons justifiant cette croyance aient évolué au fil du temps, elles ont toujours occupé le discours

---

<sup>29</sup> F. CHOAY, 1965, L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie. Paris, Editions du Seuil, 447 pages.

sur la ville. On évoque tour à tour la maladie, la dégradation des conditions de vie, la détérioration des cadres de vie, le mal de vivre en ville, la préservation des paysages ou la survie de la planète... L'image néfaste de la ville par rapport à la campagne est intégrée par l'hygiénisme et se retrouve dans le rôle corrupteur qu'exerce le mouvement de l'hygiénisme social. Le contrôle social doit ainsi faire face à la débauche et contrer les mouvements d'émancipation et révolutionnaires. Les pathologies urbaines particulièrement imputées à la concentration urbaine, ont facilité l'intégration urbaine de la population en promulguant des normes comportementales précises<sup>30</sup>.

La qualité de vie s'inscrit également dans des logiques de préservation, de maintien et d'amélioration des conditions matérielles de la vie en se préoccupant largement de la qualité, de la fonctionnalité et de l'agrément des cadres de vie. La notion de qualité de vie s'inscrit également dans une démarche de préservation psychologie et morale des habitants dans la mesure où elle se propose de considérer la satisfaction, le bien-être voire le bonheur des urbains. Il semble ainsi que la recherche d'une meilleure qualité de vie passe par celle d'un meilleur cadre de vie, d'un meilleur environnement physique et de meilleures conditions d'existence en milieu urbain.

Dès la fin de la deuxième guerre mondiale apparaissent de profondes mutations des aspirations et des exigences citadines. La forte croissance économique des pays industrialisés, se traduisant par l'augmentation du produit national brut, a une répercussion directe sur le pouvoir d'achat des ménages. On assiste à une élévation généralisée du niveau de vie qui bénéficie à l'ensemble des catégories socioprofessionnelles réduisant ainsi les disparités sociales et harmonisant les conditions de vie. Cette conjoncture favorable des « *trente glorieuses* » va radicalement modifier les modes de vie et de penser de chacun. Grâce à de nouvelles disponibilités financières, les ménages entrent dans l'ère de la consommation de masse et investissent fortement dans les biens ménagers durables. À peine sortis d'une économie marquée par de sévères restrictions, les foyers vont profiter de la multiplication et de la diversification des biens de consommation et de l'entrée en scène de l'électroménager pour équiper leur intérieur. On entre dans l'ère du confort. Celui-ci s'installe dans chaque logement devenu un espace de vie privé où le quotidien a trouvé une sorte de commodité fonctionnelle. Le confort naît également de l'affranchissement généralisé des contraintes du froid, de l'obscurité, de la saleté, de la promiscuité. Il est à mettre en relation avec des phénomènes nouveaux tels que le fait de disposer d'un « *chez-soi* » agréable et d'un temps de loisirs beaucoup plus important. Il est aujourd'hui inséparable des notions de détente, de calme, d'équilibre nerveux et mental, de sentiment de sécurité,... Le confort apaise la société de ses contraintes, facilite les usages, la rendant ainsi plus disponible pour des activités moins serviles. Grâce à l'amélioration des conditions matérielles de l'existence rendue possible par l'élévation du niveau de vie, les mentalités ont été modifiées et les attentes de ménages se sont davantage reportées sur l'exigence de conditions de vie toujours meilleures. On passe ainsi d'un système quantitatif à une prise en compte croissante de la qualité, qualité de son intérieur, de son quotidien, de l'espace avoisinant, qualité de la vie en générale. Comme l'explique A. BAILLY<sup>31</sup> « *plutôt que de vouloir un "plus" quantitatif, la société a préféré un "mieux" qualitatif* ».

<sup>30</sup> F. CHOAY, 1965, L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie. Paris, Editions du Seuil, 447 pages.

En considérant ce glissement vers des préoccupations qualitatives, on s'aperçoit qu'il existe tout d'abord une recherche de qualité individuelle, pour soi, qui trouve satisfaction dans l'accomplissement des besoins matériels. On assiste ensuite à une prise de conscience plus globale. À l'amélioration de la qualité de la vie, on associe des enjeux liés à la protection de l'environnement. La considération pour le milieu naturel et ses éventuelles dégradations font l'objet d'une véritable demande sociale. Le terme d'environnement, aujourd'hui adopté par la sphère politique, s'est d'abord imposé par un phénomène d'exigence individuelle et collective. La société se préoccupe des torts causés aux éléments naturels et prend conscience des effets nuisibles que ceux-ci occasionnent. Le terme de nuisance s'emploie ainsi pour nommer de manière subjective et négative ce qui est ressenti comme une agression.

Peu à peu la qualité de la vie devient une notion populaire prégnant le langage commun. Tous les supports d'information (sondages, articles de presse, reportages télévisés et émissions radiophoniques) sont utilisés pour communiquer sur cette prise de conscience massive et viennent illustrer les changements d'aspiration des français. La population tend à considérer de nouvelles priorités pour l'amélioration de la qualité de vie telles que la pureté de l'eau, de l'air, la propreté des rues et des espaces collectifs, la proximité d'espaces verts et récréatifs, l'accessibilité au lieu de travail, aux services, aux loisirs, ainsi que la diminution des nuisances sonores. Dans les années soixante dix, les problèmes de la vie urbaine sont principalement liés à la circulation, au stationnement automobile, au confort du logement. La lutte contre le bruit et contre la pollution apparaît aujourd'hui comme des préoccupations majeures. L'amélioration de la sécurité des citoyens occupe une place déterminante dans les préoccupations quotidiennes de chacun. D'une façon générale, ces aspirations nouvelles, qu'elles concernent la préservation de l'environnement ou l'amélioration des cadres de vie, sont unanimement populaires. Cette double prise de conscience est généralisée à l'ensemble des catégories sociales et symbolise des préoccupations touchant la société dans sa quasi globalité.

Dans la continuité de l'évolution de ces préoccupations, un glissement progressif des usages devient visible. Reprenant à leur compte tous les maux de la ville, les revendications environnementales deviennent plus importantes et donnent naissance aux préoccupations écologiques puis à la notion de développement durable. À travers ce concept, l'ensemble des dysfonctionnements sociaux et environnementaux de la ville sont « *montrés du doigt* ». Le développement durable s'inscrit dans la dichotomie qui oppose la campagne naturelle à la ville destructrice. La dimension sociale du discours sur le développement durable met principalement en lumière l'opposition entre une ville centralisatrice des activités économiques et les inégalités sociales inhérentes au développement urbain.

Le développement durable opère un changement radical d'échelle de réflexion et de revendication. Le conflit entre l'individu et la ville cristallisé par l'hygiénisme ou la recherche de la qualité de vie se déplace vers le conflit entre l'individu et la planète. Ce changement d'échelle implique un déplacement profond des centres de préoccupation. Le

---

<sup>31</sup> BAILLY A.S., 1986, Représentations spatiales et dynamiques urbaines et régionales. Montréal, Editions Régionales Européennes, 172 pages.

développement durable propose ainsi une approche systémique. La lutte ne se limite plus aux dégâts que cause la ville sur l'homme mais intègre les effets néfastes de la ville en termes d'activités, de comportements, de fonctionnements urbains, sur la planète toute entière. Nous pouvons cependant observer une certaine continuité vis-à-vis de l'évolution de la société au cours du siècle dernier. Avec l'industrialisation et l'explosion urbaine qui l'a accompagnée, l'objectif a été d'asseoir le mode sociétal correspondant. L'enjeu était d'intégrer l'individu au système. En évoquant des raisons sanitaires, l'idéologie hygiéniste a permis au pouvoir politique d'opérer cette intégration. La qualité de vie a légitimé la mobilisation pour une meilleure intégration des citoyens à leurs cadres de vie alors que la problématique à laquelle le développement durable tente d'apporter une réponse est maintenant celle de l'intégration dans un système plus global, celui de la planète. Il s'agit ainsi de considérer la ville-productrice, source d'externalités négatives en termes sociaux et environnementaux, au sein d'un système global et planétaire. L'enjeu est alors l'avenir de l'homme et de la planète : en rationalisant notre maîtrise, il devient possible de faire évoluer conjointement et de manière positive l'homme et son environnement pour lui-même et les générations futures.

De l'hygiénisme au développement durable, en passant par la qualité de vie, l'enjeu reste identique : pointer du doigt les effets néfastes de la société dans la mesure où ils opèrent une rupture qualitative avec les enjeux environnementaux et sociaux. Bien que les maux et les aspirations évoluent, les processus d'appropriation, de revendication et de généralisation des usages demeurent les mêmes. Ces préoccupations sociétales qui reflètent la réalité du vécu et des représentations des habitants ne sont pas sans écho dans la sphère politique et servent au contraire d'idéologie fédératrice justifiant l'action publique.

## **1.2. Le cadre de vie : objet de revendication pour la qualité de vie**

Durant le XX<sup>ème</sup>, le phénomène urbain s'amplifie. On passe de la densification des villes centre à la volonté et la nécessité de l'étalement urbain. Le déploiement de la population en direction de la périphérie se calque sur les réseaux d'infrastructure de transport routier. La naissance des banlieues permet de répondre à l'augmentation de la demande de logements. Cette pression démographique va profondément modifier le paysage urbain, son organisation ainsi que ses modes de gestion. Il va falloir penser la ville différemment sans forcément l'associer aux notions de densité, de continuité, de proximité, de centralité ou d'historicité. Ce phénomène des banlieues directement lié au développement des moyens de transports permet de répondre au besoin impératif de loger un nombre croissant de citoyens à moindre coût et dans un délai relativement court. Jusqu'au milieu du siècle, la maison individuelle pour des raisons idéologiques reste chère aux français. Qu'elle symbolise un éloignement à la densité urbaine, un retour à la campagne, un espace de vie épanouissant pour la famille ou la réalisation d'un rêve d'acquisition, l'accession à la propriété en pavillon motive bon nombre de foyers. Parallèlement à la satisfaction de cette demande sociale et pour faire face à la conjoncture de l'après-guerre, on constate également la nécessité de répondre à une pression sociale très forte trouvant un palliatif dans la construction de logements collectifs. On voit ainsi se dessiner, en périphérie des villes, une succession de lotissements pavillonnaires et de grands

ensembles sans grande organisation ni cohérence.

Suite à ces mutations spatiales, l'extension urbaine s'est faite sous la forme d'un territoire informe, désorganisé, sans grande rationalité et souffrant d'un certain nombre de dysfonctionnements. Ces nouveaux cadres de vie ne parviennent pas à satisfaire les besoins de la vie quotidienne. La pauvreté des services et des équipements publics ainsi que leur difficulté d'accès participent à rendre difficiles les conditions d'existence des citoyens. Les réflexions et le travail d'un groupe d'architectes réunis autour de LE CORBUSIER tentent d'initier un « *nouvel urbanisme* » capable de satisfaire les besoins des citadins. Cette conception de la satisfaction passe par la standardisation de l'organisation de la vie privée de chacun et par la rationalisation de l'espace urbain.

Dans le début des années trente, l'élaboration de la Charte d'Athènes donne naissance à un courant urbanistique fondé sur le fonctionnalisme. Visant l'optimisation structurelle et la satisfaction généralisée, le groupe d'experts signataire de la charte attribue à l'espace urbain un certain nombre de critères permettant d'organiser rationnellement les espaces et d'uniformiser les cadres de vie. Impliquant une réforme fondamentale des usages, cette charte préconise la spécialisation des espaces. La ville devient un espace fonctionnel découpé en lieux spécifiques et hermétiques. La ville se voit ainsi attribuer quatre fonctions qui sont « *habiter, travailler, circuler et cultiver le corps et l'esprit* ». Le concept du zonage de l'espace semble être une réponse radicale à l'irrationalité et la désorganisation ambiante. La segmentation territoriale induit une rupture entre les activités ce qui fragmente l'occupation et les pratiques citadines. Cette conception organisationnelle donne à l'urbanisme un rôle nouveau et une autorité particulière. Pour la première fois, on cherche à rationaliser et ordonnancer la vie privée des individus et on pense l'espace familial dans le cadre de la construction de la ville. Pour LE CORBUSIER, « *la vie de demain* » nécessite la concentration de l'habitat sur une surface très réduite sur laquelle on trouve également les services corollaire à la fonction d'habiter et ce pour garantir tout autour un vaste espace vert utile à l'épanouissement de l'homme.

Dans cette conception d'urbanisme dite « *progressiste* », chaque geste est prévu, anticipé et mesuré. La cité-jardin verticale suit ainsi un schéma simple aisément reproductible capable d'émanciper l'homme d'une technique maîtrisée et mise à son service. Dans cette conception, habiter, c'est y consacrer le moins de temps possible. Tout rapport affectif et émotionnel avec les espaces du logement et ceux qui l'entourent relève d'un attachement inutile et démodé dont la critique rationnelle permet de se débarrasser. L'espace de vie, qu'il soit individuel, familial ou collectif est pensé, géré et construit dans une démarche urbanistique. La sphère du privé devient alors du ressort de l'aménageur.

À la généralisation de cette approche « *rationalisante* »<sup>32</sup> se greffe la nécessité économique et sociale conjoncturelle de satisfaire une demande de logements aussi urgente qu'abondante. C'est pourquoi on assiste entre 1950 et 1970 à une véritable prolifération de l'habitat collectif de grande envergure. Le contexte historique joue un rôle

---

<sup>32</sup> F. CHOAY, 1996, La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme. Paris, Nouvelle édition revue et corrigée, Editions du Seuil, 378 pages.



primordial dans le choix de cette manière de construire. La priorité de l'époque est de proposer un toit à chacun sans jamais porter une grande attention ni à la qualité des espaces constructibles, ni à leur accessibilité par rapport au reste de la ville, ni à la qualité architecturale du bâti. L'accent est davantage porté sur le moindre coût des projets de construction et la rapidité des délais d'achèvement. Il ne faut cependant pas omettre que ces grands ensembles ont pu offrir, pour la première fois, à une grande part des classes moyennes, un certain confort intérieur qui aujourd'hui semble avoir toujours été. Ce n'est que dans les années soixante que la salle de bain, l'eau chaude permanente, les toilettes intérieures et le chauffage central collectif tendent à devenir des acquis. Ces logements ont permis au plus grand nombre de lutter contre l'insalubrité et de connaître des commodités sanitaires. Seulement ces avantages n'ont pas été suffisants pour éviter, voire limiter, les sentiments de malaise et « *le mal de vivre* » qui commencent à être ressentis par les habitants de ces territoires.

Les cadres de vie urbains ont ainsi cristallisé les préoccupations pour la qualité de vie. Du vivre au « *bien-vivre* », le cadre de vie devient le support d'aspirations et d'exigences nouvelles et collectives. Les graves difficultés que rencontrent un grand nombre de villes et de banlieues, marquées par la paupérisation liée à la crise économique, sont aggravées par les mauvaises conditions de vie quotidienne engendrées par l'urbanisation massive des années soixante. Les zones d'habitation les plus récemment construites font l'objet d'importantes contestations. Ayant fait les frais d'une urbanisation trop rapide et peu précautionneuse, ces espaces semblent souffrir de profonds dysfonctionnements.

Ces cadres de vie apparaissent dégradés, standardisés, monofonctionnels, non intégrés au reste de la ville, constitués de formes architecturales dénuées de richesse et de sens et surtout inadaptées aux besoins des habitants qui ont largement évolué. Ressentis davantage comme une contrainte que comme des lieux agréables d'épanouissement et de sociabilité, ces territoires sont le berceau d'une mobilisation collective visant l'amélioration des espaces existants. On tente de faire entendre et comprendre les multiples effets du sacrifice de la qualité au profit de la rapidité et de la quantité. L'évolution de la perception des nuisances urbaines permet de comprendre les mouvements en faveur d'une amélioration des conditions de vie. La ville est devenue le bassin d'insatisfaction, de frustration et de contestation. Son image s'est vue ternie par le mal de vivre qui se généralise. Les sentiments d'insécurité, d'isolement, d'éloignement, les pollutions, les diverses nuisances semblent être plus sévèrement ressentis et les phénomènes d'extension des banlieues et de l'habitat social n'ont fait qu'amplifier ce sentiment de « *mal-être* ».

Ces quartiers limitent les sentiments d'identité et d'insertion, « *l'environnement y est tellement dévalorisé, qu'il est à son tour dévalorisant pour ses habitants* »<sup>33</sup>. Cette préoccupation grandissante pour la qualité du cadre de vie et cette sensibilité généralisée « *aux conditions matérielles de la quotidienneté* »<sup>34</sup> ainsi que la nature des

<sup>33</sup> TOBELEM-ZANIN C., 1995, La qualité de vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

<sup>34</sup> DAGNAUD M., 1977, Le mythe de la qualité de vie et la politique urbaine en France. Enquête sur l'idéologie urbaine de l'élite technocratique et politique (1945-1975). Paris, Mouton, 326 pages.

caractéristiques des bassins de vie ne laissent pas indifférente la sphère politique qui ne tarde pas à considérer voire à s'inspirer des revendications des français pour orienter ses discours et programmes. L'appropriation politique de la qualité de vie engendre une véritable institutionnalisation de la notion qu'il semble important de retracer.

## 2. Appropriation politique et institutionnalisation de la qualité de vie

---

L'évocation collective de la qualité de vie est symptomatique de la volonté profonde et universelle de mener une vie de qualité dans un environnement de qualité. Les cadres de vie, qu'il s'agisse de ceux des banlieues construits à la hâte sans grande prise en considération des formes architecturales et des organisations sociales ou ceux de la ville elle-même qui souffrent des maux de la densification, de la promiscuité, de l'insécurité, forment des bassins inadaptés aux exigences qualitatives contemporaines. Les structures urbaines doivent permettre le fragile équilibre entre la sphère publique et la sphère privée suscitant l'interaction entre animation et intimité, entre détente et activité, entre sécurité et sociabilité. Seulement ces bassins de vie ne semblent plus en mesure de répondre aux exigences citadines. Les déséquilibres dont ils souffrent occasionnent des carences et des sensations de manque qui se font de plus en plus prégnantes. Cette appréciation du quotidien n'est pas sans susciter l'inquiétude des politiques. Un problème crucial se pose à eux, à savoir comment permettre aux administrés de trouver ou retrouver un cadre de vie et un environnement de qualité. Face aux mutations urbaines, le citoyen n'a pas pu ou su s'adapter à un nouveau mode de vie imposé par une conjoncture et une structure qui lui ont échappé. Il n'est pas parvenu à reconstruire dans cet environnement hostile des formes de vie sociale lui permettant d'être à son aise. Bien au contraire, il subit les pressions et les carences d'espaces trop segmentés et spécialisés. La ville se voit dépossédée de son image de liberté, d'intégration et de sa capacité d'épanouissement individuel et collectif. Elle n'est plus le modèle, ou en tous cas le seul modèle de référence. « *Devant la détérioration inquiétante du cadre de vie, une politique judicieuse de protection de l'environnement spécifiquement urbain s'impose, non comme un luxe, mais comme une impérative nécessité* »<sup>35</sup>.

### 2.1. Institutionnalisation de la notion de qualité de vie

On passe ainsi des revendications collectives à une prise en compte politique du concept de qualité de vie. Les préoccupations étatiques sans modifier radicalement leurs orientations tendent à intégrer aussi bien dans les discours que dans les programmes d'action, les revendications chères à l'opinion publique. L'entrée en politique du concept de qualité de vie semble au départ faire référence aux notions d'environnement et d'écologie. La qualité de la vie est replacée dans le système vaste qui lie l'homme à son environnement proche et lointain. La valeur environnementale des milieux n'apparaît plus comme négligeable. On prend conscience que l'environnement peut subir des dommages irréversibles, que ses richesses ne sont ni immuables, ni infiniment renouvelables et que

---

<sup>35</sup> BESSON-GUILLAUMOT M., BILLAUDOT F., 1979. Environnement, urbanisme, cadre de vie : le droit et l'administration. Paris, Editions Montchrestien, 765 pages.

les activités anthropiques peuvent considérablement endommager ce capital universel. L'environnement s'impose comme un bien à préserver à l'échelle locale, nationale et internationale. Cette responsabilité incombe à la génération actuelle par respect pour les générations futures. Cette sensibilisation à la préservation de l'environnement, à la protection de la nature et des équilibres écologiques permet de placer la qualité de vie dans un système global où l'homme et la société sont responsables de leurs actions et de leurs conséquences sur l'ensemble des milieux du globe.

Parallèlement, l'Etat considère la nécessité de rétablir la qualité des milieux urbains en luttant contre les nuisances et le sentiment de « *mal de vivre* » qui s'étend. En 1971, le Ministère de Protection de la Nature et de l'Environnement est créé. Sous la direction de R. POUJADE, ce ministère s'inscrit dans la logique de la politique du Président de la République à savoir répondre aux vœux d'une grande partie de l'opinion excédée par les pollutions. Cette instance a pour mission d'assurer la protection des sites et paysages, de contribuer à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie, de prévenir et limiter les pollutions et les nuisances principalement urbaines. La notion d'environnement auparavant défendue par des groupes de pression écologiques s'institutionnalise. Ce ministère ne se limite pas à la seule protection de la nature mais s'attribue des domaines d'intervention diversifiés et un pouvoir de gestion large qui s'impose dans le développement industriel, l'agriculture, les affaires culturelles, les transports et l'aménagement du territoire. Il est ainsi chargé de la gestion des établissements dangereux, insalubres ou incommodes. Il est responsable des activités de chasse, de pêche et des parcs naturels. La protection des monuments et des sites à caractère naturel ainsi que la gestion de l'eau lui incombent. Cette orientation politique en faveur de l'environnement et de la qualité de vie va se modifier dans sa forme tout en perdurant dans son fond. Cette volonté affichée d'intégrer la qualité de vie et la protection de l'environnement aux institutions étatiques prendrons des formes successivement différentes mais demeurerons sur le devant de la scène et perdurerons même au delà des clivages politiques.

Avec l'arrivée au gouvernement de J. CHIRAC en 1974, le Ministère de l'Environnement laisse place au Ministère de la Qualité de Vie. Ce ministère conserve les attributions concernant la protection de la nature et de l'environnement tout en bénéficiant de celles relatives aux relations avec la jeunesse, aux sports, aux loisirs et au tourisme. Le rôle et les pouvoirs de cette instance ne vont cesser d'augmenter. Au détriment d'autres ministères, il se voit octroyer la gestion des eaux souterraines et celle des cours d'eau, la réglementation des prélèvements d'eau et des déversements dans les cours d'eau, la navigation intérieure ainsi que la prévention et la répression des pollutions maritimes tout en étant responsable du programme national de lutte contre les nuisances sonores. De 1974 à 1977, trois hommes se sont succédés à la tête de ce ministère : A. JARROT, A. FOSSET et V. ANSQUER. En mars 1977, la forme de ce Ministère de la Qualité de Vie disparaît avec la passation de pouvoir du gouvernement.

Le second gouvernement de R. BARRE lui préfère la mise en place d'un Ministère de la Culture et de l'Environnement dirigé par M. D'ORNANO. Au sein de cette administration se crée en 1978 la Délégation à la Qualité de la vie chargée d'étudier, de proposer et de mettre en application des mesures visant l'amélioration de la qualité de vie. La protection

et l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie qu'il soit urbain ou rural restent des priorités. La volonté d'axer les efforts étatiques sur la sociabilité se fait également sentir (diversification des possibilités de loisirs, développement de la vie associative). L'aménagement des espaces naturels, la mise en valeur des espaces urbains, la préservation des paysages, des sites et des monuments ainsi que le suivi des études socio-économiques et la préparation du Plan incombent à cette structure interne du ministère chargé de l'Environnement.

L'arrivée à la présidence de V. GISCARD D'ESTAING marque le début de profondes modifications des institutions étatiques. Dès 1978, on évoque une « *révolution administrative* » dans la mesure où on assiste au démantèlement partiel du Ministère de la Culture, à l'éclatement du Ministère de l'Équipement et à la constitution d'un grand Ministère des Transports. Le gouvernement décide de rassembler, sous une autorité ministérielle unique, les compétences de l'État en matière d'aménagement, d'architecture, de construction, d'urbanisme et d'environnement et crée ainsi le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie. Celui-ci se compose de la Délégation à l'Architecture et à la Construction et de la Délégation à la Qualité de la Vie. La prise en compte environnementale perdure. Les objectifs de la politique de l'environnement restent la préservation du milieu, du patrimoine naturel, la lutte contre les pollutions et les nuisances. L'originalité de ce ministère est de mettre l'accent sur le volet « *cadre de vie* » et de proposer la mise à disposition de moyens administratifs et financiers sans précédents. Afin de promouvoir une politique qualitative des cadres de vie, le gouvernement souhaite remédier à la dispersion des services pour tendre vers des collaborations et des réalisations efficaces. Le but de cette initiative est de donner sens et cohérence à une institution qui veut éviter les oppositions entre les règles d'urbanisme et les différentes mesures de protection. « *Le gouvernement désire que l'idée de protection soit prise en compte dès l'élaboration des documents d'urbanisme et souhaite promouvoir la qualité architecturale des constructions privées et publiques. Il s'agit de mettre fin à l'opposition entre "aménageurs" et "protecteurs" et de réconcilier "les bâtisseurs" et "les environneurs" »*<sup>36</sup>. La pertinence de cette initiative est de lutter contre l'antagonisme réflexe existant entre ceux qui conçoivent, réalisent, aménagent et ceux qui protègent alors que tous visent une même cause : le mieux-vivre de la collectivité.

En 1981, le changement de majorité amène F. MITTERAND à la présidence. Les préoccupations et les orientations ministérielles perdurent dans leurs fondements (défense du milieu naturel, lutte contre les pollutions et les nuisances, préservation du cadre de vie et promotion d'un urbanisme plus qualitatif) mais l'expression de la politique de l'environnement et du cadre de vie évolue dans sa forme. La politique générale du gouvernement socialiste marquée par une conception particulière des relations entre l'état et les collectivités locales base ses idéaux sur la décentralisation, l'interventionnisme et la participation de la sphère publique et associative au projet politique. Remettant en cause le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, le premier gouvernement socialiste opte pour la mise en place d'un Ministère de l'Environnement plus autonome. Dès l'automne 1981, les élus locaux et les associations militant pour la défense de

---

<sup>36</sup> TOBELEM-ZANIN C., 1995, La qualité de vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

l'environnement ont été sollicités par le gouvernement. Pour chaque région, cette vaste consultation permet la rédaction d'un livre blanc de l'environnement. Cette initiative a permis l'ébauche d'une collaboration entre les élus et les associations. Les dialogues ainsi amorcés donnent naissance à une réflexion plus consensuelle sur les notions de préservation de l'environnement et d'amélioration des cadres de vie. Parallèlement à cette administration est créé le Ministère du Logement qui se transforme en 1982 en Ministère de l'Urbanisme et du Logement. Au sein de cette instance, la délégation à la Qualité de la Vie perdure. Elle se doit d'étudier, d'initier et d'élaborer des mesures en faveur de la qualité de la vie. Elle est également chargée de la protection de l'environnement, de l'amélioration du cadre de vie et du développement de la vie associative. Bien que ces deux ministères soient autonomes, ils sont en étroite collaboration et leur travail reste complémentaire.

Lors de l'élection de J. CHIRAC à la présidence, le Ministère de l'Environnement perdure dans son appellation mais subit quelques modifications structurelles. Les préoccupations pour la protection de la nature, de l'environnement et les engagements pour lutter contre les nuisances, les pollutions et les risques naturels ou anthropiques subsistent. La Délégation à la Qualité de la Vie n'existe plus en tant qu'instance administrative mais ces compétences ont été rattachées à la Direction Générale de l'Administration et du Développement. On ne note donc pas un changement radical d'orientation, ce ministère est davantage marqué par la continuité de la prise en considération et de l'intervention en faveur de l'environnement et de la qualité de la vie.

On observe grâce à ce rapide survol de l'institutionnalisation de la qualité de la vie et de l'environnement que l'intention d'améliorer les cadres de vie, de protéger et de valoriser notre capital environnemental ainsi que la volonté de tendre vers une vie toujours meilleure dépassent les clivages politiques et les débats d'opinion. Les gouvernements de droite comme de gauche s'inscrivent dans la même logique. Par la succession des ministères, ils matérialisent leurs engagements pour un quotidien plus agréable où pollutions, nuisances et contraintes sont identifiées, maîtrisées et limitées. Afin de préciser et d'illustrer davantage nos propos, il est possible d'analyser la manière dont les institutions actuelles prennent en considération ces notions.

## **2.2. Politique actuelle de l'environnement et évolution de l'usage de la notion de qualité de vie**

Le décret n°97-715 du 11 juin 1997 institue le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. Sous l'autorité de D. VOYNET, cette instance gouvernementale vise la mise en place d'une politique transversale et intégrée qui ne soit pas uniquement le résultat de l'adaptation des projets ou la correction de leurs dégâts éventuels. Il s'agit davantage d'une intervention située en amont des projets dans une logique de développement durable.

Ce Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement s'assure que les objectifs de la politique du développement durable soient pris en considération dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques ainsi que dans la gestion des espaces et des ressources naturels. Par délégation du Premier Ministre, il exerce les

pouvoirs relatifs à l'aménagement du territoire et à l'action régionale dévolus au Premier Ministre par le décret du 14 février 1963. Parmi ses attributions, ce ministère conduit la politique gouvernementale d'un développement économique et social équilibré sur l'ensemble du territoire afin d'assurer une intégration au sein de l'espace européen. Il prépare les contrats de plan entre l'état et les régions tout en évaluant la politique d'aménagement du territoire.

Dans le cadre de la politique de l'environnement, le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement assure la protection de la nature et la lutte contre les pollutions et les nuisances. À ce titre, il est responsable des actions de protection des paysages, des sites, du littoral et de la montagne. Il police et gère la chasse, la pêche en eau douce, la navigation fluviale ainsi que l'exploitation des carrières. Il travaille à la prévention de la qualité de l'air, des risques majeurs d'origine technologique ou naturel et lutte contre l'effet de serre. Ce ministère est également chargé de favoriser l'information, la formation et les initiatives citoyennes en matière d'environnement et se doit de proposer des mesures susceptibles d'améliorer la qualité de la vie. Dans le domaine énergétique, cette instance est associée à l'élaboration de la politique de rationalisation des ressources et de développement des énergies renouvelables. En collaboration avec le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, il participe à la politique de sûreté nucléaire (y compris le transport des matières radioactives). Il participe également à la détermination et à la mise en œuvre de la politique en matière d'urbanisme, d'équipement, de transport et de grandes infrastructures ainsi que la politique d'aménagement de l'espace rural, de la forêt et de la santé lorsque cette dernière est liée à l'environnement. C'est le cas par exemple du problème de « *la vache folle* » ou la gestion des organismes génétiquement modifiés (O.G.M.).

Comme le montre la **figure I.4.**, le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement dispose d'un certain nombre de conseils et de comités nationaux internes. Quelques organismes sont également mis à sa disposition par d'autres ministères. L'inspection générale de l'environnement (IGE) assure ainsi une mission permanente de contrôle, d'évaluation, d'analyse et de conseil pour la mise en œuvre des politiques de l'environnement. À cet égard, le cabinet de la Ministre s'appuie sur cinq directions d'administration centrale. Afin de conforter sa politique au sein des régions, le ministère mobilise les services déconcentrés comme la DIREN et la DRIRE. Sous la direction du Préfet de région, les Directions Régionales de l'Environnement (DIREN) favorisent la prise en considération de l'environnement dans les divers programmes d'aménagement, les programmes européens et dans les contrats de plans. Elles veillent à la protection de la nature, des sites et des paysages tout en favorisant les politiques de conservation des milieux naturels. Egalement sous autorité préfectorale, les Directions Régionales de l'Industrie et de l'Environnement (DRIRE) coordonnent l'animation de l'inspection et l'application des législations relatives aux installations classées, à la pollution de l'air et aux déchets. Afin de compléter et diversifier ses compétences, le ministère confie la réalisation d'un certain nombre de ses missions à des organismes publics sous sa propre tutelle ou sous tutelle conjointe avec d'autres ministères. C'est le cas par exemple de l'Institut Français de l'Environnement (IFEN), de l'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS), du Conservatoire de l'Espace Littoral

et des Rivages Lacustres (CELRL), de l'Office National de la Chasse (ONC), des Agences de l'Eau et des Parcs Nationaux. Pour les établissements en co-tutelle, on peut noter sa collaboration avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), l'Agence Nationale pour la Gestion des Déchets Radioactifs (ANDRA), le Muséum National d'Histoire Naturelle ou l'Office National des Forêts.

Au vue de l'organisation de ce ministère, on remarque que la prise en compte des notions d'environnement, de qualité de vie et de cadre de vie n'a pas évolué de manière identique. La considération environnementale s'installe solidement dans les orientations politiques du gouvernement. La protection de la nature, des sites, des paysages ainsi que la lutte et la prévention des risques naturels et anthropiques restent les maîtres-mots de la politique gouvernementale. Les notions de qualité de vie et de cadre de vie semblent au contraire être moins prégnantes dans les préoccupations ministérielles. La qualité de vie a perdu de sa substance institutionnelle au profit d'une simple évocation de forme. La qualité des cadres de vie est simplement prise en compte à travers les nuisances qui lui sont corollaires (pollutions, bruit, qualité de l'air, de l'eau,...). Il n'y a plus de réel engagement de la part du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement dans l'organisation et la gestion de la vie urbaine. La considération gouvernementale actuelle se base davantage sur la notion de développement durable et sur la nécessaire équité entre le développement anthropique et le milieu naturel.

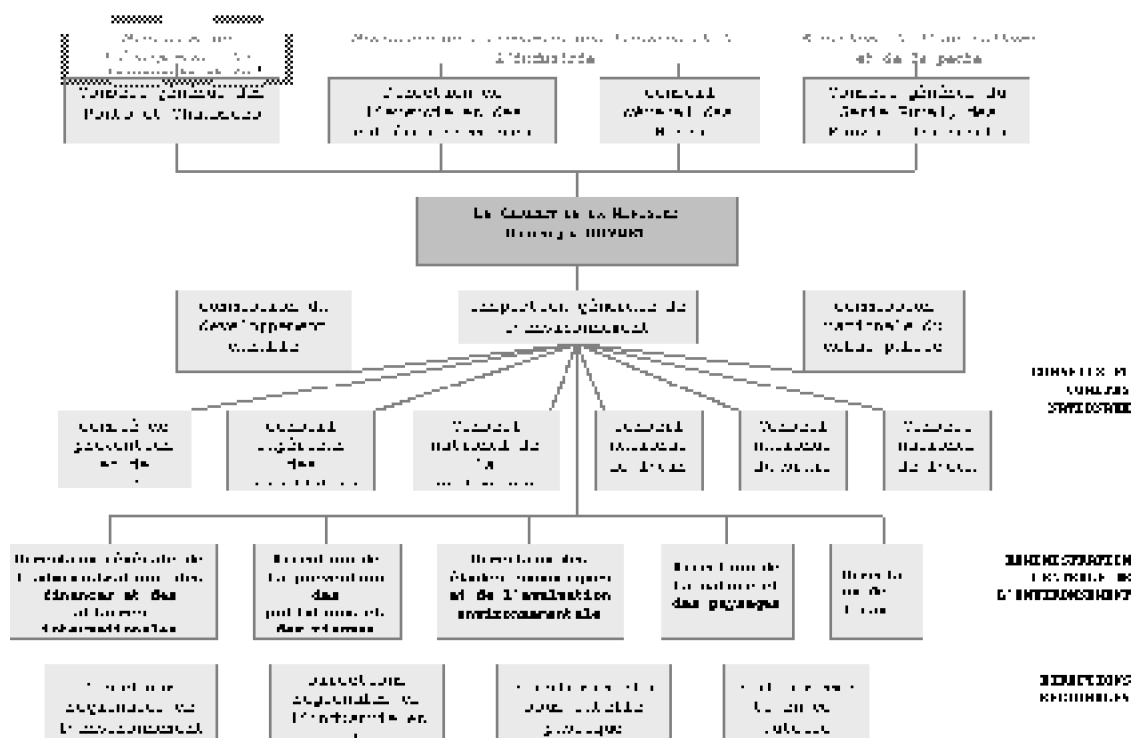


Figure 1.4. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en 2000

Source : Site gouvernemental Internet, [www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr) (juin 2000)

Les convictions écologistes du ministère tendent à orienter les débats et les mesures vers un meilleur équilibre entre l'homme et son environnement naturel. L'engagement dans la protection et le respect de l'écosystème s'impose comme une priorité et semble constituer l'essentiel des préoccupations gouvernementales.

Cette orientation s'accroît encore davantage après la réélection de J. CHIRAC aux élections présidentielles. L'investiture du gouvernement de J-P. RAFFARIN met fin au Ministère de l'aménagement du Territoire et de l'environnement pour le remplacer par le Ministère de l'écologie et du développement durable. Le décret du 15 mai 2002 relatif aux attributions du ministère de l'écologie et du développement durable désigne R. BACHELOT-NARQUIN au poste de ministre de l'écologie et du développement durable et T. SAÏFI au poste de secrétaire d'Etat au développement durable.

Ce changement de nomination cache de profondes similitudes quant aux



préoccupations, à l'organisation ministérielle et aux actions envisagées. Comme le ministère de D. VOYNET, celui de R. BACHELOT, axe son projet sur la prise en compte globale de l'environnement à travers des principes de gestion et de prévention des espaces et des territoires. Fondé sur la prise en compte des rapports entre les organismes vivants et le milieu dans lequel ils vivent, ce ministère, comme celui qu'il remplace, axe principalement ses actions sur la défense des milieux naturels et la protection de l'environnement. Parallèlement à ses fonctions d'administration régaliennes, la politique du Ministère de l'écologie et du développement durable se structure en amont autour de missions d'inventaire et de connaissance mais surtout à travers des missions de police et de contrôle.

Dans le cadre de ses attributions, la ministre doit veiller à l'intégration des objectifs de développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques, concernant notamment la gestion des espaces et ressources naturels ainsi que l'aménagement du territoire. Au titre de la politique de l'environnement, le Ministère de l'écologie et du développement durable est responsable des actions de protection de la nature, des paysages et des sites. Il veille à la préservation de la biodiversité et à la protection du littoral et de la montagne. Ce ministère garanti la protection, la police et la gestion des eaux. Il assure la police et la gestion de la chasse et de la pêche en eau douce. En liaison avec les différents ministères concernés, il assure également la police de l'exploitation des carrières et des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le Ministère de l'écologie et du développement durable définit et met en œuvre les actions relatives à la préservation de la qualité de l'air et à la lutte contre l'effet de serre et aux changements climatiques. Il veille, en lien avec les ministères intéressés, à la réduction des nuisances sonores, assure la coordination des actions concernant la prévention des risques majeurs d'origine technologique ou naturelle et élabore, conjointement avec le ministère chargé de l'industrie, la politique en matière de sûreté nucléaire, y compris en ce qui concerne le transport des matières radioactives à usage civil.

Ce ministère doit participer à la rationalisation des politiques publiques (utilisation rationnelle des ressources énergétiques, développement des énergies renouvelables, réduction et traitement des déchets, développement des industries et des services de l'environnement). Il participe à la détermination et à la mise en œuvre de la politique en matière d'urbanisme, d'équipement, de transport et de grandes infrastructures, en particulier en ce qui concerne la prévention et la réduction des risques écologiques. Il participe également à la détermination de la politique de santé tant que cette dernière est liée à l'environnement.

Au titre du développement durable, le Ministère de l'écologie et du développement durable veille à l'évaluation environnementale des politiques publiques. Il contribue au développement de la politique destinée à associer les citoyens à la détermination des choix concernant les projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Ce ministère se doit de proposer toute mesure propre à améliorer la qualité de vie et contribue au développement de l'éducation, la formation et l'information des citoyens en matière d'environnement. Il veille aussi à la prise en compte

du développement durable dans les politiques contractuelles de l'Etat.

Comme le montre la **figure I.5.**, la ministre de l'écologie et du développement durable a autorité sur l'inspection générale de l'environnement, la direction générale de l'administration, des finances et des affaires internationales, la direction des études économiques et de l'évaluation environnementale, la direction de la nature et des paysages, ainsi que la mission interministérielle de l'effet de serre. Ce ministère a autorité conjointe avec les ministères chargés de l'industrie et de la santé sur la direction de la sûreté nucléaire et de la radioprotection.

Pour l'exercice de ses attributions, le ministre de l'écologie et du développement durable dispose du Conseil Général des Ponts et Chaussées (placé sous l'autorité du ministère chargé de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer), du Conseil Général des Mines (placé sous l'autorité du ministère chargé de l'économie, des finances et de l'industrie) et du Conseil Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts (placé sous l'autorité du ministère chargé de l'agriculture). Pour l'exercice de ses attributions en matière d'énergies renouvelables et d'utilisation rationnelle de l'énergie, le ministère de l'écologie et du développement durable dispose de la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières (placée sous l'autorité du ministère chargé de l'industrie).



de la sphère politique. La qualité de vie a été institutionnellement imposée comme une notion fédératrice. Les institutions gouvernementales ont peu à peu remplacé cette notion de qualité de vie par des préoccupations plus globalisantes concernant l'environnement pour, plus récemment, s'appuyer sur la notion de développement durable. La qualité de vie demeure néanmoins, au fil des années, un enjeu incontournable pour améliorer les stratégies de développement et demeure un point fort de la communication de la sphère politique.

La considération politique de la qualité de vie au sein des préoccupations gouvernementales a donc indéniablement évolué. Après s'être imposée en tant qu'objet de politique nationale, la qualité de vie devient peu à peu un enjeu de politique locale. Les lois de décentralisation mises en place au début des années quatre-vingt, puis les diverses lois concernant l'intercommunalité (en 1992 et 1999), ont octroyé aux collectivités locales de nouvelles prérogatives en matière d'aménagement du territoire. Un changement d'échelle des préoccupations politiques est alors perceptible. La qualité de vie s'impose comme une priorité pour le développement local des territoires. Les acteurs locaux s'approprient cette notion de qualité de vie et l'intègrent aux orientations de développement des communes. La ville devient par conséquent le terrain privilégié d'expression de la qualité de vie. C'est ainsi à l'échelle du local, de la proximité, de la quotidienneté que les individus matérialisent le mieux leurs revendications pour l'amélioration de la qualité de vie et c'est l'échelon municipal qui fait, aujourd'hui, le mieux écho à cette attente. La sphère politique lyonnaise s'est largement emparée de cette notion de qualité de vie lors des dernières élections municipales. L'analyse des discours produits à cette occasion témoigne de l'ampleur et de la diversité de l'appropriation de la qualité de vie par la sphère politique locale.

### 3. Usages discursifs de la qualité de vie : exemple de la sphère politique lyonnaise

---

Le discours fait appel à l'imaginaire et à un certain nombre de représentations. C'est un produit construit qui s'inscrit dans une démarche de communication et de diffusion d'information ou d'intention. L'objet n'est pas ici de mener une analyse de la production discursive politique, il s'agit davantage d'appréhender la manière dont la notion de qualité de vie prend place dans l'objet de communication politicienne. L'image produite par le discours politique relève d'une certaine conception et représentation des attentes et des besoins des citoyens. En cherchant à comprendre, tout en donnant forme à cette image, la démarche des acteurs qui prennent la parole devient plus saisissable. Comme l'explique M. ROSEMBERG-LASORNE <sup>37</sup>, « *il n'y a pas d'emprise matérielle sans prise symbolique* ». L'action et la réalisation d'un projet ne peuvent se faire sans fondements idéologiques et symboliques préalables. C'est grâce à cette production symbolique et non à travers les actions qui lui sont corollaires que la notion de qualité de vie va être abordée.

<sup>37</sup> ROSEMBERG-LASORNE M., 1997, Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs. Thèse de doctorat dirigée par le Professeur SAINT-JULIEN T., Université Paris I – Panthéon Sorbonne, U.F.R. de Géographie, 316 pages.

Cette approche renseigne non pas sur les actions mais sur les acteurs eux-mêmes car elle met en évidence leur intentionnalité.

Compte tenu de l'ampleur de la production discursive du monde politique, une sélection préalable s'impose. La notion de qualité de vie fait référence à des aspirations et des exigences sociétales. Elle est le reflet d'un besoin qualitatif croissant et symbolise l'objet d'une revendication collective. Il nous est donc apparu essentiel de prendre en considération les publications destinées aux habitants afin de mesurer l'enjeu que pouvait représenter la qualité de vie dans la communication entre hommes politiques et citoyens. La démarche la plus pertinente est celle d'imposer un mobile à la communication. La prise de parole informative qui a pour but de renseigner, expliquer ou légitimer les projets en cours, semble moins porteuse que la communication de « *propagande* ». C'est pourquoi nous avons choisi de prendre en considération les discours de propagande électorale. Le discours construit autour du projet politique et du programme électoral permet d'analyser et de mettre en évidence l'utilisation de la notion de qualité de vie. Sans attribuer d'intention présumée au message, la forme et le fond du discours permettent de cerner les représentations et les référents des acteurs. La mise en forme du message, le choix des mots et des images révèlent une certaine conception du projet politique. La communication électorale véhicule une évidente attention de séduction mais correspond également à l'analyse de la demande sociale à laquelle le projet politique souhaite répondre. Les schémas d'intention et d'action proposés dans les discours électoraux doivent correspondre aux exigences de la société analysée par le propagandiste lui-même. Le discours formule ainsi une réponse s'inscrivant dans un projet de société particulier. L'énonciation du projet politique qui se construit tel un projet de vie ou un projet de société permet donc d'étudier la place de la qualité de vie dans la communication entre l'habitant et l'élu potentiel et de saisir la manière dont le politique utilise une notion « *populaire* » pour s'appropriier les faveurs du citoyen. Comme il s'agit d'un jeu de « *séduction-attraction* », cette démarche permet d'étudier l'appropriation et la réutilisation d'une préoccupation sociale à des fins consensuelles et fédératrices.

### **3.1. L'exemple des élections municipales lyonnaises de mars 2001**

Notre analyse se base sur la production discursive des élections municipales lyonnaises des 11 et 18 mars 2001. Le discours est dans ce cas envisagé non comme une réalité objective mais comme le résultat d'une construction, le but étant « *de distinguer l'énoncé qui est l'objet produit par le locuteur et l'énonciation, entendue comme l'action qui consiste à produire un énoncé* »<sup>38</sup>. Le discours cherche à mettre en forme et à communiquer le projet des acteurs politiques. À travers lui se structurent les intentionnalités, les projections et les souhaits. Il est le reflet de l'énonciation de véritables projets de société, projets de vie, projets de ville. Cette analyse n'a pas pour but d'identifier et de différencier l'ensemble des projets, il s'agit au contraire à partir de la production discursive de comprendre les priorités de chacun pour améliorer la qualité de vie des citoyens. La

---

<sup>38</sup> DUCROT O., 1994, cité par ROSEMBERG-LASORNE M., 1997, Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs. Thèse de doctorat dirigée le Professeur SAINT-JULIEN T., Université Paris I – Panthéon Sorbonne, 316 pages.

structuration du discours, les images auxquelles il fait référence, les enjeux évoqués, les mots employés sont autant d'éléments qui permettent de comprendre comment les différents groupes d'acteurs se sont approprié la notion de qualité de vie. Cette appropriation polysémique permet de mettre en évidence une utilisation différenciée de la notion de qualité de vie d'un groupe politique à l'autre mais aussi au sein d'un même groupe. Cette analyse ne se propose pas seulement de comprendre l'évocation de la qualité de vie dans les discours électoraux mais elle permet surtout de mettre en évidence les priorités auxquelles chacun fait référence lorsqu'il se propose d'œuvrer en faveur de la qualité de vie du plus grand nombre.

L'étude porte sur les listes se présentant dans les neuf arrondissements. Ce choix a été fait par souci de représentativité afin de conserver une cohérence sur l'ensemble du territoire de la ville de Lyon. Les listes retenues sont au nombre de six :

- la liste Civisme à Lyon – Participation citoyenne (liste indépendante)
- la liste A gauche autrement (soutenue par la Ligue Communiste Révolutionnaire)
- la liste Lyon Fait Front (Front national)
- la liste M.I.L.L.O.N. pour Lyon (liste indépendante)
- la liste D'abord les lyonnais (Union UDF – RPR –DL – RPF)
- la liste En avant Lyon (Gauche plurielle)

Différents supports de communication ont servi à l'analyse. Les publics auxquels ils s'adressent ainsi que les modes de diffusion diffèrent. Nous avons en effet pris connaissance des lettres de présentation générale envoyées à l'ensemble de la population (lettre de sensibilisation aux élections, lettre de proposition d'intention de vote du Maire R. BARRE,...), des documents exposant les grands points des différents programmes souvent déclinés à l'échelle de l'arrondissement ou du quartier ainsi que l'ensemble des documents envoyés à chaque électeur lors du premier et du deuxième tours présentant la synthèse des programmes (pour la ville de Lyon et l'arrondissement concerné) et les représentants des différentes listes. Nous avons également travaillé sur les programmes détaillés et exhaustifs mis à disposition sur Internet par les différents groupes politiques. L'ensemble de ces supports de communication ont permis d'analyser la manière dont la qualité de vie structure le discours politique et renseigne sur son appropriation.

### **3.2. Une prise en compte différenciée**

À la lecture des différents supports de communication, on remarque que les propagandistes n'intègrent pas la notion de qualité de vie de manière identique. Un certain nombre d'entre eux ne l'évoque pas, d'autres y font discrètement référence alors que certains lui donnent une place fondamentale.

Dans le discours des listes de « Civisme à Lyon » et de « Lyon Fait Front », la notion de qualité de vie n'apparaît pas en tant que telle. L'expression « *qualité de vie* » n'est pas explicitement évoquée mais elle est remplacée par d'autres notions qui lui sont corrélées. La liste « Civisme à Lyon » substitue par exemple la qualité de vie à l'écologie urbaine en

faisant référence à la notion de « *village urbain* ». Leur projet est fondé sur l'ancrage territorial et le rapport de proximité. Dans leur conception, le rôle du politique est de faire « *entrer tout ou partie d'une ville dans des cercles vertueux en matière de santé de la population, d'animation de la vie de quartier et de convivialité entre les habitants* ». Il se doit donc d'adapter la proximité aux besoins de chacun afin que les citoyens puissent se l'approprier. À l'inverse des modes de vie actuellement observés, la liste « Civisme à Lyon » suggère l'immobilisme et l'enracinement spatial par le biais de l'aménagement de véritables villages urbains. On peut lire par exemple qu'en « *permettant à des habitants de rester dans leur quartier durant la semaine pour y exercer une partie de leurs tâches professionnelles, on diminue les problèmes de transport, on augmente les activités commerciales, on permet une présence parentale plus assidue auprès des enfants, on multiplie les occasions de se connaître et de se rencontrer, et on permet à des projets culturels et sociaux de prendre forme* ». C'est en ces termes que cette liste indépendante envisage ce qu'elle appelle « *la véritable écologie urbaine* » à savoir une écologie « *qui ne se contente pas de préserver l'environnement mais qui anticipe et imagine de façon créative les mesures à prendre pour faire en sorte que les habitants se sentent mieux dans leur ville, s'y attachent et aient du plaisir à vivre ensemble* ».

À l'inverse de cette démarche de substitution, la liste « Lyon Fait Front » base son discours sur la négative. Le but étant de fédérer les mécontents et les insatisfaits, le Front National tente de sensibiliser au « *mal-vivre* ». Le discours met ainsi l'accent sur les déséquilibres sociaux, les clivages économiques et les dysfonctionnements urbains.

Certaines listes comme « A Gauche Autrement » et « D'abord les Lyonnais » se placent en situation intermédiaire par rapport à la considération et à l'usage de la qualité de vie. Elle est dans ce cas explicitement intégrée aux projets. La qualité de vie sert de support à la communication et permet de légitimer l'intentionnalité des acteurs. Les discours font état de la nécessité d'améliorer la qualité de vie des lyonnais. Même si cette volonté de participer à l'agrément du quotidien de chacun ne s'exprime pas de façon identique (aussi bien dans les sujets évoqués qu'à travers les mots utilisés), elle reste un des points essentiels de ces programmes électoraux.

Les listes « En avant Lyon » et « M.I.L.L.O.N. pour Lyon » intègrent la notion de qualité de vie d'une manière plus prégnante. L'amélioration de la qualité de vie n'est pas considérée comme un des éléments du projet. Le discours ne se contente pas qu'évoquer la qualité de vie, il se structure davantage autour d'elle. Elle semble ainsi justifier la démarche même du projet. L'emploi de la notion de qualité de vie est donc récurrent et permet de justifier l'intentionnalité et l'action globale des acteurs. L'analyse des discours renseigne moins sur les projections d'action que sur les acteurs eux-mêmes. Cette différenciation dans l'intégration et l'usage de la qualité de vie permet donc de retranscrire la perception des différents groupes d'acteurs.

L'emploi de l'expression « *qualité de vie* » évolue également selon les supports de communication. Lorsque le discours s'adresse à l'ensemble des lyonnais, l'évocation de la qualité de vie s'efforce d'être globalisante. Le message évoque la qualité de la vie du « *lyonnais* » en général. Le discours reste ainsi très superficiel et fédérateur. On parle de nuisances, de pollutions, de cadres de vie, de développement durable, de transports. Puis le discours évolue en même temps que sa « *cible* ». Lorsque le public se restreint, le

niveau de langage évolue et la référence à la qualité de vie se renforce. Les thèmes généraux des différents programmes sont ainsi déclinés à une échelle locale. Cette démarche permet de personnaliser le message en évoquant le quotidien des habitants et l'amélioration qui peut lui être portée. Plus le discours est précis, argumenté par le vécu de chacun, plus l'évocation de la qualité de vie semble structurante. Les référents sont ainsi plus « *individualisés* » et permettent à chacun de se sentir davantage concerné par les propos des prétendants à la mairie de Lyon. Cette volonté d'adaptation dialectique tente un rapprochement symbolique entre le politique et l'habitant. Il s'agit de montrer que les hommes politiques sont des hommes de terrain dotés d'une connaissance précise des préoccupations locales. Elle souligne également la nécessité de parler un langage commun susceptible de sensibiliser au projet en garantissant que les préoccupations de chacun fassent partie d'une démarche globale. La référence au quotidien et à la proximité donne tout son sens à la qualité de vie puisque le politique évoque la vie de quartier, le « *bien-vivre ensemble* », la place de chacun et son bien-être. Cette démarche s'inscrit bien dans le jeu de « *séduction-attraction* » qui tente de produire un discours fédérateur consensuel et proche du citoyen.

Il apparaît également intéressant de considérer la manière dont le politique se positionne par rapport à la « *mission de qualité de vie* ». Si la majorité des propagandistes évoque la qualité de vie comme étant une priorité incontournable, certains poussent le raisonnement plus loin et assimilent l'amélioration de la qualité de vie à une véritable mission politique. Les listes « M.I.L.L.O.N. pour Lyon » et « En avant Lyon » développent ainsi l'idée que la qualité de vie dépend de l'action publique et reste à la charge de la municipalité. Cette perception s'appuie sur un des principes de base de la démocratie qui confère au politique le devoir de privilégier l'intérêt général au détriment des intérêts individuels. L'intentionnalité et l'action publique trouvent ainsi leur légitimité dans l'œuvre collective. Dans ces deux programmes, la qualité de vie s'apparente à une mission et correspond à un devoir que l'élu se doit d'accomplir au profit de ses administrés.

Pour la liste « M.I.L.L.O.N. pour Lyon » par exemple, « *la qualité de vie dépend de la maîtrise et de la régulation politique* ». En s'appuyant sur le thème des déplacements lyonnais, l'idée est de réguler les mobilités individuelles au profit de la préservation du cadre de vie du plus grand nombre. Cette valorisation du collectif permet à la notion de qualité de vie de prendre une valeur subjective très forte dans la mesure où elle se décline également à une échelle locale. Ce projet insiste également sur la mise en place d'une « *politique de l'habitat qui privilégie la qualité de vie des lyonnais* ». L'objectif affiché est l'instauration d'une réglementation favorisant « *l'identité architecturale des quartiers en évitant l'uniformité et en favorisant l'animation et l'intégration sociale* ». Derrière l'utilisation de ces mots consensuels et « *génériques* » se dessine l'idée que la qualité de vie est du ressort du politique. Dans cette conception, la qualité de vie des individus s'obtient grâce à une volonté et une régulation politique. Par son jeu de décision et d'action, il se place en générateur de qualité de vie. Cette perception permet de valoriser le rôle du politique et de légitimer ses actions dans la mesure où il agit pour améliorer le quotidien du plus grand nombre.

La liste « En avant Lyon » se place également dans cette perspective d'obligation publique. Même si la démarche diffère en se voulant plus volontariste, le politique doit



avoir le souci de la qualité de vie et celle-ci doit s'imposer comme une de ces priorités. La qualité de vie correspond à un enjeu pour la ville mais également pour ceux qui la gèrent. Le projet prévoit d'inscrire la ville dans une logique de « *développement durable en termes de protection des ressources rares, de maîtrise de la péri-urbanisation, de cohésion sociale et plus généralement de qualité de vie* ». Ces engagements peuvent être respectés en particulier grâce à « *une bonne gestion publique de proximité* ». La qualité de vie dépend donc d'une volonté publique, elle résulte des choix des décideurs et trouve sa réalisation en partie à travers le politique.

Après avoir identifier la manière dont la notion de qualité de vie est globalement évoquée dans le discours électoral, il semble nécessaire d'entrer davantage dans le détail. Pour comprendre ce qu'évoque la qualité de vie, il convient de prendre connaissance des référents auxquels le discours fait appel. La notion de qualité de vie est rarement utilisée seule. Un certain nombre de notions et concepts lui sont corrélés et permettent de lui donner corps. L'analyse du discours se propose ainsi de mettre en évidence les phénomènes de rapprochement et d'assimilation qui permettent de comprendre ce qui structure aujourd'hui la qualité de la vie dans les énoncés.

### **3.3. La qualité de vie à travers le cadre de vie, l'écologie urbaine et le développement durable**

La qualité de vie est principalement utilisée pour évoquer le lien entre l'habitant et son espace de vie. La référence à la qualité de vie se traduit souvent par un discours structuré autour de ce que l'on « voit et vit » tous les jours. Le discours donne une place fondamentale à la proximité et à la quotidienneté. Il inscrit l'intentionnalité des acteurs à une échelle « *affective* » qui est celle du « *chez soi* ». Dans ce contexte, la qualité de vie revêt une valeur symbolique. Elle a un rôle fédérateur et tente de rapprocher le narrateur des électeurs en exprimant une large prise en compte des préoccupations de chacun. Le rapport de l'homme avec son cadre de vie est souvent cité comme un élément essentiel de qualité de vie. Le discours s'appuie ainsi sur les potentialités, les carences et les dysfonctionnements de l'espace urbain. La communication s'appuie sur une vision prospective et envisage les axes de développement et les améliorations qu'il convient de mener pour que la vie soit plus agréable, conviviale et harmonieuse. Pour les acteurs, la qualité de vie dépend largement de la qualité des cadres de vie. Le discours s'organise autour de différentes orientations (plus au moins nombreuses selon les listes) qui semblent favoriser la qualité de vie. Le niveau de langage permet de juger de l'intentionnalité des narrateurs sans que les moyens de sa mise en oeuvre soient explicités.

Le discours repose sur une idée simple : la qualité de vie dépend de la qualité des cadres de vie. Ce postulat apparemment anodin renseigne sur la perception des acteurs. L'analyse discursive met en évidence leur représentation et permet de saisir leur projet de ville. Lorsque la qualité de vie est évoquée, elle se traduit dans les schémas d'intention par une prise en compte qualitative du milieu urbain. La qualité de vie des individus est ainsi conditionnée par des facteurs exogènes. Cette perception largement partagée confère à l'espace de vie la capacité de participer à la qualité de la vie de chacun. Le politique se place dans ce cas dans une position de régulateur. Dans l'énonciation de son

action, il se propose d'équilibrer les fonctions urbaines, d'adapter au mieux l'offre à la demande en services et équipements. On vise ainsi la mise à disposition d'un « *équi-environnement* » de qualité. La qualité des cadres de vie se structure ainsi autour de différents éléments récurrents.

La question des déplacements urbains s'impose comme une préoccupation prioritaire. Pour la liste « A Gauche Autrement », l'engagement politique est de « *faire respirer la ville et ses habitants* » grâce à une politique municipale garantissant le développement durable des transports collectifs. L'objectif est de limiter l'usage de la voiture individuelle grâce à « *l'instauration d'un droit au transport collectif pour toutes et tous* ». En luttant contre l'asphyxie de l'agglomération, ces mesures luttent en faveur de la préservation de l'environnement et de la santé tout en favorisant « *l'amélioration de la vie quotidienne des habitants* ».

Pour la liste « M.I.L.L.O.N. pour Lyon », le projet consiste à mettre en place une politique des déplacements favorisant l'équilibre entre les modes de transport. « *La lutte contre la pollution atmosphérique constitue aujourd'hui une impérieuse nécessité. Cette nuisance est source de dégradation de la qualité de vie mais entraîne surtout un problème de santé publique* ». La pollution atmosphérique et les nuisances sonores constituent l'argumentaire du discours. Le constat de la densité du trafic automobile et les dégradations qu'elle engendre sur le cadre de vie permettent d'afficher des objectifs plus qualitatifs. Le politique s'engage en effet à « *réduire les nuisances provenant de l'usage non maîtrisé de la voiture particulière afin de garantir aux lyonnais une meilleure qualité de vie (accidents, bruit routier en façade des zones habitées, pollution de l'air)* ». La qualité de vie semble, dans ce cas, dépendre de la régulation politique de la circulation individuelle. Il s'agit de privilégier l'intérêt général. Le choix énoncé est de réguler les mobilités individuelles au profit de la préservation et de l'amélioration du cadre de vie collectif.

En s'inscrivant dans la même démarche, la liste « En avant Lyon » structure son projet autour des sollicitudes citadines. Pour eux, la préoccupation principale des lyonnais est sans doute la qualité de leur vie quotidienne. « *Ils veulent une ville douce à vivre, accueillante, hospitalière* ». Afin de pallier la péri-urbanisation, la ville doit s'efforcer d'être attractive. Il faut qu'elle soit « *attirante par la qualité de vie qu'elle offre, par le nombre des équipements et des services à la population qu'elle développe, par la beauté de son architecture, par la qualité de ses espaces publics* ». La ville doit ainsi « *retrouver son urbanité et, pour résister aux charmes du cocooning rural, devenir une ville douce à vivre* ». Afin d'atteindre ces objectifs, le projet prévoit d'en « *finir avec le cauchemar des déplacements et du stationnement* ». Les mots utilisés font appel à l'imaginaire collectif tout en ancrant le discours dans une représentation individuelle, personnelle voire intime. L'utilisation de l'image du cauchemar en tant qu'activité psychique angoissante procure au discours un poids symbolique fort. En mettant un mot et donc une image sur le ressenti de la population, il connote l'énoncé et présente son intention comme une libération. Il devient ainsi impératif d'adapter l'offre en transports en commun aux besoins (création de parking relais, multiplication et diversification de la desserte), de trouver des solutions alternatives au transport automobile individuel (complémentarité des modes de transports avec les taxis, construction de garages résidents en milieu urbain dense, favoriser le

covoiturage), de désenclaver la ville de son trafic transitoire. Qu'il s'agisse d'un droit citoyen ou d'un devoir politique, les déplacements animent les discours. Les problèmes que posent la circulation automobile et la gestion des transports collectifs permettent aux propagandistes de dresser un bilan servant de support à la nouvelle dynamique qu'ils se proposent d'impulser. Ils inscrivent ainsi leur projet d'action dans l'amélioration du quotidien et la valorisation de la qualité de la vie. Le discours s'adresse donc bien à l'habitant, à l'usager du cadre de vie et non à l'automobiliste potentiel qui sommeille en chaque citoyen.

Au-delà des problèmes de déplacements urbains qui permettent d'évoquer la lutte contre les pollutions atmosphériques ou sonores, l'analyse discursive souligne la volonté des acteurs de proposer un projet de ville plus soucieux de l'environnement, de l'écologie, du développement durable. La notion d'écologie urbaine structure ainsi largement les programmes même si chacun d'entre eux ne l'évoque pas à travers des schémas d'intentions et d'actions similaires. La liste « Civisme à Lyon » préconise un aménagement et un urbanisme durable. À travers la création de villages urbains fondés sur la proximité, l'accessibilité, la quotidienneté, le but est de tendre vers des solutions urbaines qui fassent entrer « *tout ou partie de la ville dans des cercles vertueux en matière de santé de la population, d'animation de la vie de quartier et de convivialité entre les habitants* ». La notion d'écologie urbaine est dans ce cas envisagée comme une démarche qualitative permettant de valoriser et de préserver la vie sur l'espace restreint du quartier. La sauvegarde d'éléments historiques, le choix du vélo comme mode de transport ou « *le développement de centres de télétravail créant de l'activité non polluante dans les quartiers* » sont les orientations jugées nécessaires pour améliorer le quotidien de chacun. L'écologie telle qu'elle est abordée dans ce discours dépasse la préservation de l'environnement pour anticiper sur des mesures visant le mieux-vivre ensemble.

La liste « D'abord les Lyonnais » associe la qualité de vie à l'écologie urbaine à travers la lutte contre les pollutions et leurs répercussions sur la santé des habitants. Il est ainsi proposé de préserver et d'améliorer la qualité de l'air, la qualité de l'eau et de poursuivre une politique d'aménagement d'espaces verts « *pour préserver la santé des lyonnais, en particulier des plus jeunes et des plus fragiles* ». Le discours sensibilise donc sur la nécessité d'un engagement politique en faveur du maintien de la santé publique.

La liste « M.I.L.L.O.N. pour Lyon » propose une politique d'écologie urbaine basée sur l'embellissement urbain, la propreté (lutte contre le collage sauvage d'affiches, les graffitis, les déjections canines), la qualité du mobilier urbain (améliorer l'éclairage public, répondre de façon systématique et immédiate aux actes de vandalisme), la multiplication des espaces verts et la lutte contre la pollution. Pour reprendre les termes du discours, « *la qualité de vie des lyonnais passe par un développement urbain harmonieux et équilibré* » et un environnement amélioré. La multiplication des espaces verts s'inscrit comme une réponse au souhait des habitants de disposer d'équipements de proximité capables d'apporter « *la qualité de la vie au cœur des quartiers* ». Envisagés comme des lieux de convivialité entre les générations, favorisant l'échange, la récréation, la détente et le jeu, les espaces verts semblent favoriser le lien social. La valorisation esthétique de la ville à travers le plan de qualité de ville intitulé « *Lyon fais-toi belle* » s'impose également comme une priorité. S'appuyant sur le ravalement des façades, la qualité du mobilier

urbain, une signalétique adaptée, la multiplication des fontaines et l'acquisition statuaire, le choix est fait de tendre vers la magnificence urbaine. Cette politique d'embellissement de la cité permet de valoriser le cadre de vie en présumant de l'association entre le beau et l'agréable.

La liste « En avant Lyon » s'inscrit dans une démarche encore plus pragmatique. Le discours se propose d'intégrer, à l'action publique, le développement durable et la prise en compte de l'écologie urbaine afin de rompre avec le « *modèle productiviste et son lot de dégradations et de nuisances* ». Considérant la croissance qualitative aussi importante que la croissance quantitative, les acteurs préconisent la mise en place d'une orientation nouvelle, valorisante et efficiente. La proposition est faite de « *changer de modèle* » de gouvernance à travers à la fois le choix de développer durablement la ville et de placer « *l'écologie au cœur du projet urbain* ». Le discours insiste sur l'ampleur de l'engagement politique qui est proposé. Cette orientation est légitimée à la fois par la plus-value qualitative qu'elle peut générer pour l'ensemble de la population et par l'image qu'elle confère à ceux qui l'ont suivis. L'analyse discursive permet d'avoir une double interprétation du modèle de développement proposé. Le choix du développement durable dans les politiques urbaines favorise en effet la qualité de vie des habitants tout en valorisant ceux qui s'engagent dans cette voie. Il apparaît ainsi fondamental « *à la fois pour la qualité de la vie à Lyon mais aussi pour l'image moderniste* » qu'il est souhaité de donner à la cité, d'intégrer de nouveaux modes de réflexion, de gestion et d'action. Le développement durable est ainsi évoqué comme une orientation audacieuse, novatrice permettant au politique d'œuvrer pour améliorer le quotidien des lyonnais, tout en faisant de sa démarche un exemple.

Plus qu'un projet de ville, ce discours propose un projet de société basé sur les principes de solidarité, de précaution et de participation. Cette démarche présuppose une vision globale et systémique des phénomènes économiques, sociaux et environnementaux. Le discours fait ainsi état de la nécessité « *d'une gestion globale, transversale, pluridisciplinaire, écosystémique, qui tranche avec un système qui reste très cloisonné et verticalisé* ». Parallèlement à ce projet, la volonté est affichée de faire de Lyon une ville écologique. Le discours fait un rapprochement quasi-systématique entre écologie urbaine et qualité de vie. Pour la liste « En avant Lyon », la concertation entre la population et les différents acteurs publics et privés sur le thème de l'écologie urbaine est nécessaire à la qualité de vie. Les préoccupations majeures demeurent la qualité de l'eau et la préservation des nappes phréatiques, la qualité de l'air, les déchets et leur tri, les politiques énergétiques (énergies renouvelables, logements H.Q.E. -Haute Qualité Environnementale), la pollution sonore et les risques naturels et technologiques. Ces axes de développement ne constituent pas une fin en soi, le discours inscrit l'intentionnalité des acteurs dans une démarche toujours plus globale qui est celle de faire de l'écologie « *le fil vert* » de toutes les actions entreprises. D'une manière plus opérationnelle, le projet souhaite « *introduire la nature au cœur de la ville* ». Pour ce faire, il est envisagé de préserver et de mettre en valeur les espaces naturels et les parcs urbains existants. Lors des nouveaux aménagements, il est prévu de mener « *la naturalisation et le verdissement de la ville* ». La qualité de vie dépend également de l'accessibilité aux espaces verts de proximité. L'objectif est alors que chaque habitant puisse rejoindre en dix minutes un espace vert. Après l'énonciation du modèle politique et l'annonce des grandes

orientations de développement, le discours s'ancre davantage dans la proximité. Il s'agit de montrer que les préoccupations locales ne sont pas négligées et que la politique d'agglomération n'est pas la seule à mobiliser les énergies. Il est ainsi prévu de porter une attention particulière à la propreté des rues et des espaces publics, à l'effacement des tags sauvages, au choix et à l'entretien du mobilier urbain. Là encore, le discours fait référence au double intérêt de préserver la qualité du quotidien. Par l'amélioration du cadre de vie, le politique répond à une attente spécifique de la population tout en valorisant l'image bénéfique de cette qualité retrouvée. Le souci du quotidien est « *une aspiration forte des habitants, c'est aussi une nécessité pour l'image extérieure de la ville* ».

L'usage de la notion de qualité de vie permet au discours de se rapprocher encore davantage des préoccupations personnelles des habitants. Déjà utilisée en référence à la proximité, au quotidien, la qualité de vie permet également d'entrer dans la considération de l'intimité de chacun à travers l'habitat. La liste « M.I.L.L.O.N. Pour Lyon » considère qu'il est nécessaire de « *privilégier la qualité de vie des lyonnais par une politique harmonieuse de l'habitat* ». L'objectif affiché est l'instauration d'une réglementation favorisant « *l'identité architecturale des quartiers en évitant l'uniformité et en favorisant l'animation et l'intégration sociale* ». La qualité de vie des individus résulte dans ce cas d'une volonté politique. C'est le politique qui génère la qualité de vie de ces administrés par l'instauration d'une réglementation et par les effets de la régulation. Le discours valorise ainsi son rôle et légitime son action. Le projet s'articule autour d'un constat simple : « *la qualité de vie des lyonnais passe par un développement urbain harmonieux (...) et des logements réhabilités* ». L'engagement énoncé s'appuie donc sur une « *politique équilibrée du logement* » grâce à l'accession sociale à la propriété et à la réhabilitation des logements anciens. Ce projet utilise des référents consensuels. Le discours évoque ainsi des quartiers accueillants, intégrateurs où se mélangent toutes les catégories sociales de la population. Il fait référence de façon récurrente à la « *mixité sociale* » qui s'impose comme une condition *sine qua non* de la qualité de vie. Mais la politique de l'habitat ne se limite pas à la gestion de l'offre de logements, elle se doit d'intervenir sur l'activité commerciale et artisanale de proximité afin de générer ou de valoriser le dynamisme des quartiers. La municipalité se doit ainsi de « *créer les conditions favorables au développement du commerce de proximité* » en soutenant ces activités au cœur des quartiers afin de « *favoriser la qualité de vie mais aussi la qualité de ville* ».

Comme nous venons de le voir, la qualité de vie est largement assimilée à l'amélioration matérielle des conditions d'existence. La préservation et la valorisation des cadres de vie s'imposent comme des priorités majeures de l'engagement politique dans la mesure où elles répondent aux revendications qualitatives des citoyens. Certains de ces discours électoraux attribuent également une dimension sociale à la qualité de vie.

### **3.4. La qualité de vie en tant que projet social**

Un certain nombre de programmes électoraux façonne un véritable projet social où l'homme et la représentation de son existence sont placés au cœur du débat. La qualité de vie prend alors une dimension nouvelle. Pour la liste « A Gauche Autrement », l'enjeu

du projet repose sur l'élaboration d'une « *politique sociale pour mieux vivre ensemble dans la ville* ». La mise en place de cette politique sociale a pour but de construire et d'améliorer « *le vivre ensemble, dans la ville, dans l'agglomération, mais aussi dans le pays, l'Europe et le monde* ». Ce projet politique dépasse largement la cible lyonnaise des élections municipales. Il se trame à travers cet énoncé l'amorce d'un véritable projet de vie universel. L'annonce de cette politique municipale ne semble être qu'un prétexte à un projet politique global conçu sur des bases différentes. Plus qu'un programme opérationnel de gestion urbaine, le discours se structure autour d'un projet de gouvernance replaçant l'homme et le social au centre de toutes les préoccupations. Dans ce cas, la qualité de vie dépend des orientations municipales car seuls les choix politiques peuvent tendre vers la réduction des inégalités sociales. Cette démarche s'appuie sur l'interface entre le politique et le citoyen. En effet, comment prétendre œuvrer en faveur des habitants sans les consulter et les intégrer à la décision ? La qualité de vie est davantage associée au système de gouvernance qu'à l'action politique elle-même. « *Améliorer la qualité de vie passe par un développement de la démocratie locale* ». La démarche proposée implique donc le recours systématique au débat citoyen, à la concertation et à la décision participative. Inspirée du modèle de Porto Alegre, la liste « A Gauche Autrement » projette de « *redonner le pouvoir de décision à tous par l'instauration de la procédure de budget participatif* ». En intégrant le citoyen à la gestion de la cité, il devient un membre actif de la gestion municipale et par la même, acteur de sa propre qualité de vie.

Même si le discours reste moins engagé et moins militant, la liste « M.I.L.L.O.N. pour Lyon » s'inscrit également dans une considération sociale de la qualité de vie. L'énoncé reste cependant beaucoup plus superficiel qu'idéologique. La description de ce projet social emploie un niveau de langage plus rhétorique. Les images utilisées sont à la fois consensuelles et logomachiques. Le souhait formulé est de construire une ville sociale et socialisante qui ait la capacité de renforcer « *le lien social entre les habitants* » et qui permette « *de mieux vivre ensemble* ». On attribue ainsi à la ville un rôle de structuration sociale au même titre que la famille. À une échelle plus fine, la qualité de vie est décrite comme dépendante de l'épanouissement familial. Le but est d'adopter « *une politique résolument tournée vers la qualité de vie des personnes* ». Cette démarche se concrétise à travers l'émancipation des tâches ménagères des individus. Par le biais de prestations spécifiques (Titre Emploi Service), la municipalité participe à la gestion du temps personnel et suscite des pratiques plus qualitatives. Elle se propose ainsi de venir en aide aux familles et aux personnes en difficulté. La réduction du temps consacré aux tâches ménagères et domestiques permet de consacrer plus de temps aux enfants, de lutter contre l'échec scolaire et offre la possibilité de « *garder autonomie et dignité* ». La volonté est également d'utiliser les répercussions de ces aides pour développer l'emploi de proximité. La qualité de vie s'acquière, dans ce cas, par la valorisation du temps et des pratiques. En permettant à une partie de la population de se décharger des travaux de ménage, de repassage, de jardinage, en lui permettant d'avoir recours à la garde d'enfant à domicile, à l'aide scolaire, au garde malade, à l'aide à domicile des personnes âgées ou handicapées, la municipalité se propose d'apporter une aide qualitative dans le quotidien de certains.

La liste « En avant Lyon » développe également une partie de son discours sur la dimension sociale de la qualité de vie. Comme pour l'analyse précédente, la qualité de vie est associée à des idéaux sociaux. Tour à tour cause et conséquence, la qualité de vie est dans ce cas envisagée comme un ciment sociétal capable de créer du « *lien social* ». Cette démarche discursive place l'homme au cœur du projet. C'est à travers l'homme et les rapports qu'il entretient avec les autres et son environnement que le politique légitime son action. Dans le cadre de l'objectif d'un « *développement urbain durable* », l'intentionnalité des acteurs s'appuie sur la protection des ressources rares, la maîtrise de la péri-urbanisation et la cohésion sociale. Cette cohésion sociale est décrite comme « *garante d'une tranquillité nécessaire à un développement harmonieux, et plus généralement de qualité de vie* ». « *Le souci de l'épanouissement personnel* » s'impose également comme une priorité de la politique municipale.

Les possibilités d'épanouissement personnel des habitants dépendent de l'environnement éducatif, de la prise en charge de la jeunesse et des potentialités en matière d'équipements culturels et sportifs. La jeunesse occupe d'ailleurs une place prédominante dans le discours. La prise en compte des besoins des jeunes générations, en termes évidemment d'éducation mais aussi de culture, de loisirs puis d'emploi s'impose comme une nécessité absolue. D'après les propagandistes, les progrès à accomplir dans la satisfaction des « *aspirations de la web génération* » sont d'autant plus importants que sa considération a été négligée. Pour reprendre les termes du discours : « *si la qualité de vie et de dynamisme d'une ville se juge à l'aune de la place qu'elle accorde à sa jeunesse, alors la ville de Lyon a encore d'énormes progrès à faire* ». Le projet social se base donc sur la nécessité politique d'offrir à tous et surtout à ceux qui feront la ville de demain, les potentialités d'une existence riche et diversifiée.

### **3.5. La qualité de vie et la notion de tranquillité**

L'analyse discursive des programmes électoraux met en évidence une considération généralisée pour la sécurité. Tous les acteurs font le constat d'une augmentation de la délinquance, des actes d'incivisme et de vandalisme. Ils évoquent le mal-être de la population et le sentiment symptomatique d'insécurité. Certaines listes en ont fait un véritable « *cheval de campagne* ». À la lecture détaillée du programme de la liste « M.I.L.L.O.N. pour Lyon », la notion de qualité de vie est assimilée à la tranquillité. Lorsque la qualité de vie est évoquée, il apparaît en filigrane la notion de « *tranquillité publique* ». Il s'agit d'assurer aux habitants la possibilité de « *vivre en paix* ». L'énoncé du discours se structure autour du « *droit à la tranquillité publique* » pour tous et du devoir de garantir ce droit. On se base ici sur les fondements du rôle du politique. Pour sensibiliser davantage sur le caractère incontournable de cet engagement, le discours n'hésite pas à se reporter à des textes fondateurs. Il fait en effet référence à l'article 2 de la Déclaration des Droits de l'Homme (« *Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté et la résistance à l'oppression* ») et cite l'article 1<sup>er</sup> de la loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité du 21 janvier 1995 (« *La sécurité est un droit fondamentale et l'une des conditions de l'exercice des libertés individuelles et collectives* »).

Le discours commence par faire l'état des devoirs du politique en matière de « *tranquillité publique* ». Envisagé comme le pilier du projet pour la cité, le maintien de la « *tranquillité publique* » est « *le premier devoir du Maire* » en assumant sa responsabilité d'autorité de police administrative. Le lexique utilisé est très spécifique et renvoie à la responsabilité, au droit, au devoir, à l'obligation, l'autorité... Selon le programme, le maire incarne l'autorité de police générale. La loi lui confère donc l'obligation d'assurer la sécurité publique (prévention des accidents, sécurité des biens et des personnes), la tranquillité publique (lutte contre « *les gênes de la vie en commun* ») et la salubrité publique (hygiène, santé publique, propreté). C'est en assumant ses responsabilités que le politique œuvre en faveur de la qualité de vie.

La notion de « *tranquillité publique* » est transversale à l'action proposée. Il est ainsi souhaité d'intégrer les objectifs de « *tranquillité publique* » dans la politique sociale en direction de l'enfant et de la famille afin de prévenir la délinquance. Constatant la dégradation de l'environnement urbain « *du fait d'une forte poussée des actes d'incivilités* », les objectifs de « *tranquillité publique* » devront être intégrés à la politique de propreté et de préservation du patrimoine. Il s'agit de se mettre à l'écoute des revendications des habitants en ce qui concerne la propreté, l'éclairage, les graffitis, la détérioration du mobilier urbain. Lorsqu'un préjudice est identifié, l'organisation de l'action publique doit permettre par une réactivité rapide et une intervention immédiate de nettoyer, réparer, remplacer pour pallier les dommages occasionnés. Les objectifs de « *tranquillité publique* » ont également leur place dans la politique d'urbanisme et d'habitat. Parallèlement à la valorisation du cadre de vie par la lutte contre le bruit, l'éclairage public ou la proposition de logements décents, la municipalité se propose de mener une politique d'accession à la propriété considérant que l'on respecte plus ce que l'on possède. Elle s'oriente également vers la généralisation des gardiens d'immeubles et le développement de convention avec des sociétés de gardiennage. Il est envisagé d'orienter l'action publique vers une politique de sécurité accrue dans les bâtiments polarisants, publics ou non, comme les cinémas, les bars, les restaurants, les hôtels, les discothèques, les stades mais aussi les écoles, les hôpitaux et les maisons de retraite. Il est également prévu de rendre compétente la police municipale en matière de police de circulation afin d'intervenir sur le stationnement, les excès de vitesse, l'alcoolémie et le plan de circulation.

Ce projet fait la proposition d'offrir aux lyonnais la « *tranquillité publique* » en concentrant son action sur le déploiement de la présence policière. Celle-ci se présente dans les textes comme une véritable promesse faite, non pas par une structure administrative, mais faite au nom d'un homme : le maire. Cet engagement presque personnel confère au discours une dimension particulière. Cette façon de parler de l'engagement lui donne l'apparence d'un serment. En s'inscrivant dans le respect de la loi, le candidat à la mairie se propose « *d'assumer sa responsabilité d'officier de police* ». Responsable de la prévention, il doit être « *acteur de la sanction* ». En menant une politique de tolérance zéro, le maire doit combattre « *le fléau de l'insécurité* » tout en restaurant « *un sentiment de responsabilité individuelle et collective* ». L'application de cette tolérance zéro suppose le contrôle de l'exécution de la sanction. La syntaxe et le vocabulaire utilisés révèlent la volonté du prétendant à la mairie de se placer en acteur



incontournable. En se proclamant le garant de la sécurité, de l'ordre, de la loi et de son application, le maire ne substitue-t-il pas, en partie, à l'état et à la justice ?

La question de la sécurité n'est pas abordée de façon identique par la liste « En avant Lyon ». Le discours ne fait pas l'apologie du « *tout sécuritaire* ». Il se structure sur un enchaînement d'idées relativement simple : afin de tendre vers un développement urbain en faveur de la qualité de vie des habitants, il convient de satisfaire les exigences des « *nouveaux citadins* ». Le discours identifie ainsi un certain nombre de qualités dont la ville doit être pourvue. Elle doit à la fois être hospitalière, généreuse, douce à vivre, permettre l'épanouissement et l'accomplissement citoyen. Pour reprendre les termes du programme, une ville hospitalière se doit d'assurer à tous la tranquillité et la sécurité. Le discours est ici plus nuancé et cherche des solutions aux causes profondes de l'insécurité. Sans tomber dans la « *phobie sécuritaire* », les acteurs considèrent la sécurité comme le premier défi à relever. Le projet prévoit d'agir « *sur les causes globales de la montée de la violence* » en s'attaquant aux fondements du « *mal vivre, de la violence, de la criminalité* ». La démarche souhaitée se veut globale et transversale.

Au-delà des politiques de sécurité, il convient de considérer l'ensemble des phénomènes qui sont à l'origine de cette dégradation de la société. Ainsi tous les aspects des politiques de la ville sont concernés. Les actions sociales, culturelles, scolaires, l'aménagement urbain, les politiques de déplacement doivent lutter contre « *les ghettos sociaux* » et rechercher la justice sociale et l'égalité des chances. Les causes des violences urbaines sont cherchées dans la crise économique, le chômage, la mondialisation, la ségrégation urbaine, la crise de l'autorité parentale, l'évolution des structures familiales, les difficultés rencontrées par l'école dans la prise en charge des enfants, ... Les raisons évoquées sont variées et dépassent parfois les compétences municipales. Par conséquent, les réponses à apporter sont forcément complexes et nécessitent une intervention sur « *tous les terrains* ». C'est pourquoi les acteurs refusent l'approche sécuritaire qu'ils jugent trop simpliste et réductrice. Ils préfèrent adopter une position intermédiaire à mi-chemin entre le travail de fond et la répression. Envisager l'absence de réponses répressives « *serait faire preuve d'angélisme coupable* » envers les victimes de ces violences urbaines.

Le projet élaboré afin de répondre à l'exigence de tranquillité des lyonnais propose la mise en place d'une politique de prévention et de sécurité, la résorption de « *la fracture sociale* » et le combat pour l'intégration et l'insertion économique. Il est ainsi souhaité de mieux gérer les forces de police nationale dont la mission prioritaire doit être la lutte contre la délinquance. La redéfinition des tâches de la police municipale devra lui permettre de sortir de son rôle de « *simple agent de verbalisation du stationnement* » afin de participer activement à la lutte contre la violence et de conjuguer les atouts de chacun. « *Cette coopération nouvelle entre police nationale et police municipale doit permettre de ventiler au bon endroit et au bon moment les forces disponibles* ». Le choix de la complémentarité et de la concertation est clairement affiché. Celle-ci doit permettre par conséquent une meilleure couverture de l'espace. Il est également envisagé de renforcer les moyens de la justice et de la prévention grâce au développement des équipes qui assurent le suivi judiciaire. Ce programme prévoit ainsi la création d'une nouvelle Maison de Justice afin de désengorger les tribunaux, l'installation de commissions de suivi de la

délinquance afin d'éviter que se développe un sentiment d'impunité totale et l'augmentation des moyens alloués aux équipes de lutte contre les stupéfiants. La proposition est faite de repenser la ville en terme de sécurisation des espaces. En portant une attention plus grande à l'agencement spatial, à la végétalisation, à l'éclairage et aux usages possibles des espaces, il est envisagé de développer la « *prévention situationnelle* » afin de limiter le sentiment d'insécurité.

Parallèlement à ces mesures sécuritaires basées davantage sur la prévention que sur la répression, la liste « En avant Lyon » structure son discours sur la nécessité de rétablir les équilibres socioéconomiques. Afin de pallier les phénomènes de ségrégation urbaine, de ghettoïsation en périphérie, de péri-urbanisation, voir de rurbanisation, la municipalité se doit de mener une politique diversifiée du logement et d'organiser la « *reconquête sociologique* » des territoires de la première couronne et des quartiers sensibles de Lyon. L'enjeu est de mener une véritable politique de « *renouvellement urbain* ». L'insécurité est décrite comme le résultat de la dégradation de l'environnement social. La nouvelle croissance économique et la réouverture du marché de l'emploi sont présentées comme des atouts que la municipalité doit saisir afin de favoriser l'insertion et de réduire le chômage. C'est à travers des actions et des réformes qui prévoient de rétablir les équilibres économiques, de réduire les disparités territoriales et de tendre vers l'équité sociale, que ce projet se propose de réduire, parfois indirectement, l'insécurité. L'usage de la qualité de vie en référence à la tranquillité cache ainsi des représentations et des schémas d'intention bien différents d'un projet à l'autre.

### 3.6. La qualité de vie : élément de marketing urbain

L'analyse discursive permet de mettre en évidence une conception particulière de la notion de qualité de vie. Son usage ne se limite pas à l'amélioration qualitative qui peut être portée aux conditions d'existence des habitants. La qualité de vie n'est plus uniquement évoquée comme un but à atteindre mais comme un phénomène actif chargé de symboles, de représentations et d'effets positifs. Comme le montre l'énoncé du programme de la liste « En avant Lyon », certes l'utilisation de la notion de qualité de vie permet de communiquer sur l'intentionnalité des acteurs en matière de cadre de vie, de déplacement, de sécurité, d'équité sociale, mais elle permet également de s'exprimer en termes d'image, d'attractivité, de rayonnement.

Cet univers lexical révèle une toute autre représentation de la notion. Le discours s'engage dans une action promotionnelle et utilise le marketing urbain pour valoriser son projet de ville et de société. Il s'agit d'une démarche stratégique qui emploie la qualité de vie comme technique publicitaire. M. ROSEMBERG-LASORNE<sup>39</sup> décrit le marketing urbain « *comme l'ensemble des moyens mis en œuvre pour promouvoir l'image de la ville* ». Marquant la rupture avec les évolutions antérieures, le discours affiche des ambitions nouvelles et valorisantes. Il a pour cela recours à des images symboliques de la croissance urbaine : « *la ville productiviste des années 20, fière de la fumée de ses usines*

---

<sup>39</sup> ROSEMBERG-LASORNE M., 1997, Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs. Thèse de doctorat dirigée par le Professeur SAINT-JULIEN T., Université Paris I – Panthéon Sorbonne, U.F.R. de Géographie, 316 pages.

*parce que fière de sa puissance économique a vécu. La ville productiviste des années 50 fière de ses flux automobiles et de ses autoroutes entrelacées a vécu. Aujourd'hui la qualité de la vie, la qualité de la ville sont devenues les vrais facteurs de développement ». On ne communique plus sur la croissance quantitative mais sur la croissance qualitative car c'est elle qui aujourd'hui offre « une image moderniste » de la cité.*

Agir en faveur de l'amélioration de la qualité de vie s'apparente à une véritable action promotionnelle. En s'imposant cette volonté de valorisation qualitative, le but est d'offrir un quotidien agréable aux habitants tout en mettant à profit l'image positive de cet agrément. La volonté affichée de faire de Lyon une « *ville écologique* » impacte sur le quotidien des citoyens tout en valorisant l'image de la ville. Le discours considère ainsi la qualité de vie comme « *un élément important d'attractivité économique et culturelle* ».

Le discours développe encore l'usage publicitaire de la qualité de vie. Le vocabulaire utilisé glisse vers la sphère commerciale. On parle de la ville comme d'un marché porteur. L'investissement dans la vie quotidienne est devenu « *un vrai investissement dans la mesure où les possibilités offertes par une ville d'assurer l'épanouissement de ses habitants* » sont considérées comme « *un argument de marketing économique en direction des entreprises nationales et internationales* ». Le choix d'implantation étant motivé (entre autres) par le « *taux de satisfaction* » que les entreprises souhaitent offrir au personnel qui les suit, la qualité de vie devient un véritable argument de promotion territoriale. La qualité de vie permet donc aux acteurs politiques d'avoir recours au discours publicitaire pour faire de leur projet un moyen de rayonnement, une cause d'attractivité permettant d'aboutir à la construction d'une image valorisée et valorisante de la vil

### **3.7. Analyse discursive et typologies des usages de la notion de qualité de vie**

Cette analyse discursive permet de cerner la multiplicité des usages de la notion de qualité de vie. Les discours produits lors des élections municipales lyonnaises donnent un exemple de la diversité des représentations auxquelles se réfère la qualité de vie. Les programmes n'ont pas été étudiés pour eux-mêmes mais pour ce qu'ils permettent d'apprendre sur ceux qui les formulent. Sans vouloir discuter du fondement des énoncés, cette démarche permet de renseigner sur l'idée qu'ont les acteurs politiques de la qualité de vie. L'élaboration de projets de ville et l'expression des intentionnalités en matière de gestion municipale permettent de saisir les phénomènes d'appropriation et de réutilisation de la notion de qualité de vie. Le tableau présenté ci-après permet de synthétiser les différents usages de la qualité de vie et d'en proposer une typologie détaillée.

Cette typologie permet de mettre en évidence le lien étroit qui existe entre la qualité de vie et le cadre de vie. La qualité de vie fait largement référence aux problèmes urbains et aux conditions matérielles de la quotidienneté. Les occurrences repérées dans les discours politiques illustrent une appropriation de la notion de qualité de vie passant par la préservation et l'amélioration des milieux de vie urbains. Qu'il s'agisse de préoccupations particulières liées à la circulation automobile, l'harmonisation et la qualité de l'habitat ou





<p>Du fait de la vie urbaine</p>	<p><b>Spécificité de provisionne sociale</b></p> <p>Projet de ville urbaine et aménagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promotion, attention en question des besoins</li> <li>- développement de politiques spécifiques</li> <li>- l'urbanisme comme la médiation entre général et chaque individu et technologie</li> <li>- respecter les besoins naturels et des modes urbains habitat, culturels et économiques de la ville</li> <li>- médiation sociale pour créer un espace</li> <li>- médiation entre le politique et la ville</li> <li>- consultation et implication de citoyens aux processus de décision développement de la communauté locale</li> <li>- éducation, information, décision participative</li> <li>- flexibilité</li> <li>- prise en compte globale qualité de vie, satisfaction et égalité des personnes répartition des tâches temporelles, gestion du temps personnel</li> <li>- créer des conditions de vie personnelles en diversité</li> </ul>	<p>Le projet s'inscrit dans cette vision de projet basée sur la vision de l'individu : l'habitat urbain, les services de la ville en tant que qualité de la vie et de la ville qui est possible.</p> <p>Il s'agit de la ville en tant que système des interactions pour créer un espace de vie politique avec la médiation des individus urbains. En définitive, le projet à la question de la ville, il s'agit de mettre en évidence la question de la ville, de la question de la ville, de la question de la ville de la ville.</p> <p>Le projet s'inscrit dans cette vision de projet basée sur la vision de l'individu : l'habitat urbain, les services de la ville en tant que qualité de la vie et de la ville qui est possible.</p>
<p>Du fait de la vie urbaine</p>	<p><b>Spécificité de provisionne social</b></p> <p>Spécificité de provisionne publique / entre de la ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promotion des personnes dans la ville</li> <li>- médiation de la participation urbaine sociale</li> <li>- médiation sociale pour créer un espace</li> <li>- l'urbanisme comme la médiation entre général et chaque individu et technologie</li> <li>- respecter les besoins naturels et des modes urbains habitat, culturels et économiques de la ville</li> <li>- médiation sociale pour créer un espace</li> <li>- médiation entre le politique et la ville</li> <li>- consultation et implication de citoyens aux processus de décision développement de la communauté locale</li> <li>- éducation, information, décision participative</li> <li>- flexibilité</li> <li>- prise en compte globale qualité de vie, satisfaction et égalité des personnes répartition des tâches temporelles, gestion du temps personnel</li> <li>- créer des conditions de vie personnelles en diversité</li> </ul>	<p>Le projet se base sur la nécessité de la ville en tant que système des interactions pour créer un espace de vie politique avec la médiation des individus urbains. En définitive, le projet à la question de la ville, il s'agit de mettre en évidence la question de la ville, de la question de la ville, de la question de la ville de la ville.</p> <p>Cette vision de médiation sociale est l'habitat urbain, les services de la ville en tant que qualité de la vie et de la ville qui est possible.</p> <p>Cette vision de médiation sociale est l'habitat urbain, les services de la ville en tant que qualité de la vie et de la ville qui est possible.</p>

**PREMIERE PARTIE. entre nébuleuse conceptuelle et usages différenciés, seule une approche pragmatique peut donner sens à la notion de qualité de vie.**

<p>Déclinaison des usages</p>	<p>Sécurité : pour une réinsertion globale et transnationale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ville administrative, commerciale, douce à vivre</li> <li>- ville industrielle</li> <li>- développement ou maintien harmonieux de tous les équilibres en la sécurité</li> <li>- agir sur les causes structurelles de la violence, du mal-être de la vie de tous les jours</li> <li>- coopération nouvelle entre police nationale et police municipale</li> <li>- politique d'immigration ou logement</li> <li>- rétablir les équilibres socioéconomiques</li> <li>- ne pas perdre de vue la problématique des personnes vulnérables</li> <li>- politique de développement urbain</li> <li>- favoriser l'insertion et réduire le chômage</li> <li>- rétablir des équilibres territoriaux</li> <li>- équilibre social</li> <li>- image néo-réaliste</li> <li>- équilibre économique et culturel</li> <li>- équilibre</li> </ul>	<p>Palais de la République, tout équilibre, ce projet propose une démarche globale et transversale qui vise à concilier l'ensemble des phénomènes à l'échelle des départements de la sécurité, les engagements politiques des différents politiques de la ville (action sociale, culturelle, sportive) par rapport à l'intégration, à l'insertion et à l'équilibre dans la vie de tous les jours sociaux, de tous les citoyens sociaux en l'absence de chances, de nier la violence de la violence, l'existence de l'absence de la présence, l'absence de l'absence, l'absence de la présence et la présence de l'absence et la présence de la présence.</p>
<p>Qualité de vie</p>	<p>Évolution d'usage</p>		<p>La qualité de vie devient un véritable processus de construction et de construction. Elle n'est ni un état ni un processus, elle est un processus de construction de la qualité de vie. Elle est un processus de construction de la qualité de vie. Elle est un processus de construction de la qualité de vie.</p>

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'analyse des occurrences du discours politique permet d'identifier des typologies d'usage de la notion de qualité de vie. Dans la mesure où il s'agit d'une analyse strictement discursive, celle-ci se borne au repérage des notions utilisées pour faire référence à la qualité de vie, en refusant d'orienter l'analyse sur l'idéologie politique elle-même. Grâce à l'inventaire des schémas d'intentions, cet exercice permet néanmoins de mettre en exergue une appropriation différenciée des aspirations et des attentes sociétales et donc de révéler un usage dissemblable de la demande sociale. Chaque corpus politique détient sa propre représentation des besoins, des revendications et des désirs des habitants. C'est à partir de cette projection des exigences sociétales que se construit le discours politique. Qu'il témoigne d'une position qui peut être jugée archaïque, qu'il offre davantage une vision progressiste ou volontariste ou qu'il propose un positionnement plus « décalé », le discours demeure le reflet idéologique du projet politique. L'analyse des usages de la qualité de vie permet ainsi d'illustrer, à travers un exemple précis, la diversité des éléments qui la structurent, la façonnent et lui donnent

corps.

Après avoir identifié les différents champs disciplinaires qui s'intéressent à la qualité de vie, nous avons cherché à clarifier les approches conceptuelles dont elle fait l'objet et les méthodes nécessaires à sa mesure et son évaluation. Au regard de son entrée dans le langage commun, de l'appropriation sociétale de la notion et du phénomène d'institutionnalisation de la qualité de vie, nous avons montré sa diversité et son polyformisme. Cet *état de l'art* a permis de mettre en évidence les divergences conceptuelles et les distorsions d'usage qui caractérise cette notion. Pour sortir de cette mise en tension de la qualité de vie et pour s'extraire de cette nébuleuse stérile, il convient à présent de proposer une démarche pragmatique. Seule la construction d'une approche basée sur la complémentarité et l'intégration des démarches peut permettre de mener à bien ce projet d'évaluation de la qualité de vie. Pour cerner l'ampleur et la complexité de cette notion, cette recherche, bien que géographique, doit avant d'entreprendre l'évaluation des conditions de vie et l'étude de leurs disparités spatiales, prendre en considération les systèmes de valeurs, les préférences et les représentations des individus. La géographie ne peut, à elle seule, appréhender la complexité de la qualité de vie et entreprendre l'exercice de sa mesure. C'est en s'appuyant sur des approches diversifiées, empruntées tour à tour aux sciences sociologique et géographique, que l'évaluation de la qualité de vie peut prendre toute sa pertinence. La proposition d'une approche pragmatique et intégrée doit donc être formulée.

## CHAPITRE III. Proposition d'une approche intégrée pour une recherche appliquée

Au vue de la multiplicité des approches et des usages de la qualité de vie et compte tenu de la rupture à la fois conceptuelle et méthodologique qui semble caractériser la notion de qualité de vie, notre démarche de recherche doit à présent être définie. Il s'agit dans un premier temps d'entreprendre un travail raisonnable d'approche conceptuelle. Il ne s'agit pas de se satisfaire des ruptures existantes et de s'inscrire dans une démarche séparatiste mais bien d'entreprendre un approfondissement de la notion de qualité de vie. La complémentarité des différentes approches ne peut être niée aussi bien pour l'élargissement de la compréhension de la qualité de vie que pour la pertinence de son évaluation. Pour en saisir l'ensemble des réalités, il semble nécessaire d'entreprendre la construction d'une démarche à la fois intégrée et complémentaire. Il s'agit d'utiliser la diversité des éléments et des méthodes donnant corps à la qualité de vie pour en comprendre toute la complexité. Cette construction de la connaissance par l'intégration et la complémentarité des démarches permet d'aborder la qualité de vie en tant que système. L'essence de la science est l'intelligibilité du réel qui peut s'appréhender à partir de nombreux points de vue. L'usage de méthodes d'investigation différentes ne doit pas faire oublier l'homogénéité de l'objet des sciences car « *elles étudient toutes la même réalité* »<sup>40</sup>. Le but est de dépasser le clivage des sciences afin de comprendre au mieux le réel.



## 1. Résolutions préalables

---

Une recherche unique ne peut à elle seule prétendre évaluer la qualité de vie dans toutes ses dimensions et représentations. Il convient ainsi, en tant que chercheur et analyste, de choisir un angle d'approche cohérent et de pouvoir justifier ce choix. Le projet d'évaluation de la qualité de vie ne peut se faire qu'à partir d'un point de vue. La réduction de l'objet d'étude à certaines de ses dimensions observables est une nécessité pragmatique qui explique le choix d'un positionnement particulier.

### 1.1. Proposition d'un point de vue : une nécessité scientifique

Comme l'explique A. LEPLEGE <sup>41</sup>, le point de vue est au sens propre « *l'endroit où est placé celui qui regarde un objet* ». En d'autres termes, c'est la condition de toutes représentations. Cet endroit est choisi pour voir un objet ou une scène le mieux possible. Cela implique que la valeur de l'observation dépend du positionnement de l'observateur. Le devoir de cet observateur est donc de se placer au meilleur point de vue pour voir l'objet le mieux possible.

Notre problématique est d'ordre géographique. Il s'agit de trouver à la fois une définition et une méthode d'évaluation capables toutes deux, à l'échelle intra-urbaine, de caractériser la qualité de vie. Celle-ci ne peut être assimilée au bonheur mais elle relève des conditions nécessaires au bien-être. Comme nous l'avons déjà évoqué, elle se définit par rapport au degré de satisfaction d'un ensemble de besoins et désirs déterminés à partir d'un point de vue qui, idéalement devrait être celui des composants de la ville. Le point de vue adopté est donc celui du géographe cherchant à qualifier les espaces de la vie urbaine. Dans la mesure où il n'est pas envisageable de considérer tous les aspects de l'existence, ni d'entreprendre une prise de contact massive, il faut, pour mesurer la qualité de vie, la réduire à certaines de ces dimensions. Cette réduction est légitime dans la mesure où « *la perte de réalité qui lui est associée est contrebalancée par l'objectivation de la réalité et par les perspectives de sa transformation* »<sup>86</sup>.

Nous faisons donc le choix volontaire et justifié par notre problématique, de ne pas considérer les dimensions intimes, personnelles ou professionnelles des individus. Sans négliger l'intérêt de tels travaux, nous souhaitons nous limiter à l'étude de la qualité de vie urbaine et à l'analyse de la qualité des relations entre l'homme et son territoire quotidien. Notre démarche se propose donc d'aborder la notion de qualité de vie à travers le point de vue de ceux qui pensent, font et vivent la ville. Cette connaissance subjective permettant d'identifier les priorités et les exigences du plus grand nombre ne s'impose pas comme une fin en soi. Considérée comme le point de départ d'une démarche plus globale, elle s'intègre à une analyse des conditions objectivables de la qualité de vie. Ce choix de point de vue en appelle un autre, celui plus fondamental de proposer l'individu en tant qu'acteur pour donner corps à la notion de qualité de vie et aux critères de son

<sup>40</sup> FREUND J., 1973, Les théories des sciences humaines. Paris, Presses Universitaires de France, 159 pages.

<sup>41</sup> LEPLEGE A., 1999, Les mesures de la qualité de vie. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

évaluation.

## **1.2. Proposer l'individu au centre de la construction de la qualité de vie : condition d'une approche renouvelée**

L'approche de la qualité de vie requiert, tour à tour, l'évaluation subjective des individus et l'analyse objective des conditions de vie. L'attribution de la « *qualité* » implique inévitablement la prise en compte de la perception, de l'évaluation et du jugement de l'individu que celui-ci soit un « *expert* » ou non. La position choisie pour mener à bien cette étude repose fondamentalement sur une méthode de considération de la subjectivité des acteurs. Cette subjectivité permettant de prendre conscience des perceptions et des représentations que les individus ont du monde et d'eux-mêmes, représente un matériel essentiel de la connaissance dont nous ne voulons pas, même en tant que géographe, nous démunir.

Cette initiative scientifique nous éloigne du holisme méthodologique qui a marqué les sciences sociales. Cette théorie dominante selon laquelle l'homme est un tout indivisible qui ne peut être expliqué par ses différentes composantes, a largement influencé les courants de la pensée. G. W. HEGEL affirme ainsi que la logique du holisme repose sur le postulat fondamental qu'au delà des apparences sensibles et partielles, le holisme présuppose que la réalité est constituée des « *touts* ». Cette perspective macroscopique ne nie pas la réalité d'agent empirique que peut avoir l'individu mais le holisme méthodologique considère que son comportement et ses dispositions intérieures sont principalement le produit du tout auquel il appartient nécessairement (ethnie, nation, classe social, ...).

E. DURKHEIM est l'un des premiers à expliciter les fondements de la méthodologie holiste et à décrire les règles méthodologiques auxquelles doivent se conformer « *les sciences sociales dignes de ce nom* »<sup>42</sup>. Pour l'auteur, dans la mesure où le tout précède les parties, il s'impose à la logique que la société préexiste aux individus et qu'elle s'impose à eux de l'intérieur comme de l'extérieur à la manière d'un « *être collectif transcendant* »<sup>87</sup>. Sans contester l'indiscutable réalité empirique des individus, E. DURKHEIM insiste sur la nature holiste de la société en lui conférant une réalité supérieure capable de déterminer la conscience et les choix des individus. Le rôle de l'individu est alors très limité, il n'a aucune incidence sur la production des faits sociaux, ni sur le changement social. La méthodologie mise en place par E. DURKHEIM reste ainsi « *fondamentalement axée sur le primat d'un tout social s'imposant aux individus sans dépendre d'eux* »<sup>87</sup>. Bien que l'influence intellectuelle exercée par E. DURKHEIM ait permis d'installer « *son interprétation déterministe du holisme en paradigme dominant des sciences sociales* »<sup>87</sup>, cette orientation a connu quelques inflexions.

P. BOURDIEU préfère en effet parler de la notion « *d'habitus* ». Proche de la notion d'habitude tout en s'en distinguant, l'habitus correspond aux acquis incarnés très profondément et durablement dans le corps « *sous forme de dispositions permanentes* »<sup>43</sup>. L'habitus correspond au résultat des conditionnements qui tend à « *reproduire la*

---

<sup>42</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

*logique objective des conditionnements* »<sup>88</sup> tout en les modifiant à la marge. Pour reprendre les termes de son fondateur, l'habitus est « *une espèce de machine transformatrice qui fait que nous reproduisons les conditions sociales de notre propre production, mais d'une façon relativement imprévisible* »<sup>88</sup>. Cette notion d'habitus s'apparente aux acquis hérités et transmis à l'individu lui servant de base de construction pour ces comportements et ces appréciations. Elle correspond ainsi au « *système de dispositions acquises par l'apprentissage implicite ou explicite qui fonctionne comme un système de schèmes générateurs* »<sup>44</sup>. Cette notion se réfère à des éléments historiques et s'inscrit donc dans « *un mode de pensée génétique* »<sup>88</sup>. Ces dispositions durablement intériorisées par l'individu représentent donc un « *capital* » qui gouverne et structure les pratiques et les représentations. Cette notion définit ainsi les champs du possible de l'individu et cloisonne sa production, sa liberté dans des conditions historiques et sociales prédéfinies. Ces prédispositions n'excluent pas « *la production libre de toutes les pensées, toutes les perceptions et toutes les actions inscrites dans les limites inhérentes aux conditions particulières de sa production, et de celles-là seulement* »<sup>88</sup>.

Ce concept d'habitus définit l'action de l'individu à travers son aptitude à agir, à se mouvoir et à s'orienter en fonction sa position dans « *l'espace social* ». Cet « *agent social* » préféré par P. BOURDIEU à la notion d'acteur social, agit, perçoit et pense selon « *la logique du champ et de la situation dans lesquels il est impliqué* ». Grâce à ce système de dispositions acquises qui fonctionne comme « *des automatismes* », l'habitus participe au conditionnement puisqu'elle génère et explique les phénomènes de reproduction : l'individu tend ainsi à reproduire en chaque moment de son existence « *le système des conditions objectives dont il est le produit* ».

Ces logiques d'analyse du social qui soutiennent la thèse d'un déterminisme guidant les comportements individuels à partir des logiques d'un système social supra-référentiel utilisent un paradigme inadapté à la conduite de notre étude. Le positionnement à la fois conceptuel et méthodologique des travaux proposés impose une autre interprétation des phénomènes sociaux. Il s'agit alors de comprendre et d'interpréter les phénomènes sociaux non pas en termes « *d'êtres collectifs* » antérieurs aux individus mais au contraire de replacer l'individu au centre de la compréhension du social. Les comportements et les représentations individuels sont alors considérés comme des données empiriques premières permettant de rendre intelligible le social. Nous sommes donc loin du holisme et du déterminisme social pour nous rapprocher au contraire du paradigme individualiste.

Ce positionnement à la fois conceptuel et méthodologique exige le refus d'une analyse globale des tous pour recentrer le débat sur l'individu et son système de représentation et d'appréciation du réel. L'approche choisie accorde à l'individu un libre arbitre, une capacité propre à la pensée, au jugement et à l'action qui doit servir de base de connaissance, d'analyse et de réflexion. Cette position repose ainsi sur « *l'individualisme méthodologique* ».

Il devient nécessaire d'inverser les processus d'analyse : « *l'explication du macro par*

---

<sup>43</sup> ACCARDO A., CORCUFF Philippe, 1989, La sociologie de Bourdieu. 2ème édition, Bordeaux, Editions Le Mascaret, 247 pages.

<sup>44</sup> BOURDIEU P., 1984, Questions de sociologie. Paris, Les Editions de Minuit, 277 pages.

*le micro est préférable à celle du macro par le macro »*<sup>45</sup>. L'individualisme méthodologique déplace ainsi le cadre d'analyse pour l'orienter vers les pensées, les représentations et les actions individuelles : c'est au niveau de l'individu que se situent les forces organisatrices composant d'éventuels « tous ». L'individu devient la véritable « *unité sociologique de base* »<sup>46</sup>. Comme l'explique K. POPPER, l'individualisme méthodologique est « *la doctrine tout à fait inattaquable selon laquelle nous devons réduire tous les phénomènes collectifs aux actions, interactions, buts, espoirs et pensées des individus* »<sup>47</sup>. Ce paradigme individualiste correspond donc à un fondamental bouleversement des processus de compréhension et d'analyse du monde social et transforme par là même les modes de faire et de penser.

R. BOUDON énonce « *que pour expliquer un phénomène social quelconque – que celui-ci relève de la démographie, de la science politique, de la sociologie ou de toute autre science sociale particulière -, il est indispensable de reconstruire les motivations des individus concernés par le phénomène en question et d'appréhender ce phénomène comme le résultat de l'agrégation des comportements individuels dictés par ces motivations* »<sup>90</sup>. Ce positionnement idéologique fait de l'individu le principe d'analyse et de compréhension du monde social. Par ses qualités, ses perceptions, ses croyances, ses objectifs, ses actions, l'individu permet de saisir ce qui le dépasse, la société. Les commentaires d'E. HALEVY formalisent parfaitement les principes fondateurs de l'individualisme méthodologique :

**« Nous voulons considérer une science sociale, définie comme une science des représentations, des passions et des institutions collectives : mais comment pouvons-nous proposer une explication de ces phénomènes qui ne repose sur l'hypothèse individualiste (...). Voulons-nous que la science sociale soit véritablement explicative ? Il faudra donc admettre de deux choses l'une. Ou bien la représentation collective, dès sa première apparition, a été commune à plusieurs individus : il reste alors à expliquer comment, chez chacun de ces individus pris isolément, cette représentation s'est formée. Ou bien la représentation collective a d'abord été une représentation individuelle, avant de se propager à une pluralité d'individus et devenir collective : expliquer, en ce cas, la représentation collective, c'est dire comment elle s'est communiquée d'individu à individu. (...) Dans tous les cas, les radicaux philosophiques avaient raison lorsqu'ils voyaient dans l'individu le principe d'explication des sciences sociales »**<sup>48</sup>.

Cette méthode individualiste explique les phénomènes sociaux comme résultant des stratégies d'acteurs et des aspirations de sujets qui ne peuvent être que des individus vivants et pensants : « *seul l'individu est doté d'un esprit. Seul l'individu éprouve, sent,*

<sup>45</sup> ELSTER J., 1989, Karl Marx : une interprétation analytique. Paris, Presses Universitaires de France, 747 pages.

<sup>46</sup> <sup>28</sup> WEBER M., 1992, Essais sur la théorie de la science. Texte traduit et présenté par Julien FREUND, Paris, Presses Pocket, 478 pages.

<sup>47</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

<sup>48</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

*perçoit. Seul l'individu peut adopter des valeurs et faire des choix. Seul l'individu peut agir* ». C'est en ces termes qu'apparaît « *le principe primordial de l'individualisme méthodologique* ». <sup>49</sup> En cela, l'individu est érigé au rang d'acteur en parfaite rupture avec la considération holiste d'un agent passif, support conditionné et manipulé par des structures sociales indépendantes. R. BOUDON dénonce la « *conception hypersocialisée de l'homme* » mise en place par l'holisme dans laquelle « *l'acteur social est souvent conçu comme une pâte molle sur laquelle viendraient s'inscrire les données de son environnement, lesquelles lui dicteraient ensuite son comportement dans telle ou telle situation* » et se comporte « *comme une marionnette dont les ficelles seraient tirées par les structures* »<sup>91</sup>.

Imposer l'individu en acteur revient à respecter le sujet doué de raison et de conscience qu'il est. Il s'agit de dépasser la vision du comportement programmé pour juger l'individu capable d'interpréter, de juger et d'agir en fonction de ses désirs et de ses objectifs personnels. Cette démarche confère à l'individu une marge d'autonomie, une rationalité limitée et une intentionnalité propre. Il est cependant nécessaire de ne pas considérer l'individu hors de son contexte social. Il ne s'agit pas de considérer l'individu dans un « *vide social* » mais il convient au contraire de tenir compte dans l'explication des phénomènes sociaux des rapports de l'individu aux structures et aux contraintes sociales. Comme l'explique R. BOUDON, le sujet de l'action individuelle demeure un acteur social, inséré dans un contexte culturel et collectif dont il a naturellement intégré certaines normes. Les structures de ce contexte se présentent à lui sous formes de contraintes constituant un cadre qui limite ses marges de manœuvre. L'individualisme méthodologique admet que les actions individuelles ne soient pas intégralement libres et indépendantes des contraintes sociales : « *il est rare de pouvoir agir à sa fantaisie* ». <sup>50</sup>

Cette situation ne le transforme pas pour autant en produit car le fait de ne pas pouvoir agir à sa guise ne signifie pas pour autant que l'individu soit déterminé. Les structures sociales ne déterminent pas, à elles seules, l'action de l'individu. Ces structures sociales, bien qu'elles ne soient pas « *suffisantes à déterminer le réel* », délimitent cependant « *le monde du possible* » <sup>51</sup> . Elles constituent en effet des informations indispensables à intégrer à l'analyse des phénomènes sociaux afin de rendre compte des comportements de l'acteur qui ne peut certainement pas être doté d'un libre arbitre absolu. R. BOUDON indique ainsi que dans l'individualisme bien compris, les « *comportements individuels ne sont évidemment pas le fait d'individus désincarnés, de calculateurs abstraits, mais, au contraire, d'individus situés socialement, autrement dit d'individus appartenant notamment à une famille, mais aussi à d'autres groupes sociaux, et disposant de ressources non seulement économiques, mais culturelles* » <sup>52</sup> . R.

<sup>49</sup> ROTHBARD M. cité par LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

<sup>50</sup> BOUDON R., BOURRICAUD F., 1986, Dictionnaire critique de la sociologie. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Presses Universitaires de France, 714, pages.

<sup>51</sup> ASSOGBA Y., 1999, La sociologie de Raymond Boudon. Essai de synthèse et applications de l'individualisme méthodologique. Paris, Les Presses de l'Université Laval, 321 pages

BOUDON insiste donc sur la nécessité de considérer l'acteur en fonction à la fois de sa position sociale et ses dispositions propres desquelles il puise ses représentations et ses conduites. C'est à travers cette double approche que se construit la dimension rationnelle de l'acteur social.

L'étude de la qualité de vie ne peut, à notre sens, que s'inscrire dans une démarche de construction de la connaissance basée sur l'individu. Il convient de prendre en considération l'individu dans la démarche constructive et explicative de la qualité de vie. Face à la complexité, la diversité, la pluridisciplinarité de ce concept de qualité de vie, l'individualisme méthodologique permet, en considérant les représentations et les perceptions individuelles, de donner sens à ce concept « *fourre-tout* ». Il convient alors de faire confiance à l'individu en le plaçant au rang de digne source de connaissance pour construire notre démarche de travail. Ce parti pris à la fois intellectuel et méthodologique peut surprendre dans le cadre d'une démarche géographique communément plus emprunt à l'analyse des phénomènes spatiaux qu'au maniement du matériel social. Bien que cette recherche d'évaluation de la qualité de vie intra-urbaine vise à proposer une analyse territorialisée de la qualité de vie, à travers notamment l'étude de ses disparités spatiales, il n'en est pas moins nécessaire de la construire à partir de l'acteur social, du sujet, de l'individu.

Comme l'évoque « *La sociologie de l'expérience* »<sup>53</sup> de F. DUBET, s'intéresser à la qualité de vie implique de « *partir de la subjectivité* » des acteurs. La conscience qu'ont les acteurs du monde et d'eux-mêmes s'impose comme un matériel incontournable pour l'appréciation de la qualité de vie. Cette sociologie de l'expérience se base sur les représentations, les sentiments, les émotions et les conduites individuels. Cette « *sociologie de la subjectivité* » permet de recueillir les paroles d'acteurs leur donnant ainsi la possibilité d'exprimer leur vécu, leur représentation et leur perception à la fois de l'environnement qui les entoure et des liens qu'ils entretiennent avec autrui. C'est cette réalité subjective que notre étude se propose de saisir pour donner corps à la notion de qualité de vie. Cependant, cette connaissance n'est que le support de l'approche objective de la qualité de vie. Il convient ensuite d'entreprendre la transformation des représentations subjectives en critères objectifs d'évaluation de la qualité de vie.

### 1.3. Objectiver le subjectif

L'enjeu de notre démarche se trouve précisément dans cette intention « *d'objectiver le subjectif* ». Derrière cette rhétorique qui peut sembler quelque peu obscure, il est possible d'entrevoir une approche nouvelle de la qualité de vie. Notre travail se propose ainsi d'associer les champs conceptuels, de se servir de la complémentarité des définitions et des méthodes d'évaluation pour constituer les fondements d'une analyse intégrée et fonctionnelle. Dans le cas d'une étude des disparités intra-urbaines de la qualité de vie, il n'est pas apparu judicieux d'établir une définition objective des conditions a priori nécessaires à la qualité de la vie, ni d'entreprendre une étude subjective de satisfaction.

---

<sup>52</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

<sup>53</sup> DUBET F., 1994, Sociologie de l'expérience. Paris, Editions du Seuil, 272 pages.

L'approche de la qualité de vie et l'exercice de sa mesure supposent au contraire de rompre avec les démarches d'évaluation cloisonnées. Cette exigence suppose une évolution dans les modes de pensée et les savoirs-faire. L'idée est donc de prendre directement contact avec les acteurs de la vie urbaine afin d'obtenir une source subjective d'information puis de réutiliser cette connaissance pour tendre vers l'objectivation de la qualité de vie. Cette méthode n'est pas immédiatement applicable mais elle résulte d'un cheminement intellectuel évolutif et donc d'une construction progressive de l'objet de recherche.

## **2. Construction d'un projet d'analyse et de mesure de la qualité de vie**

---

Comme nous l'avons évoqué, la démarche choisie n'a pas, pour point de départ, une connaissance préalablement définie de la qualité de vie. Il ne s'agit pas de s'inscrire dans l'une ou l'autre des approches possibles de la qualité de vie, qu'elle soit objective ou subjective, et de suivre les directives méthodologiques imposées par les démarches elles-mêmes. Notre volonté est davantage de tendre vers l'édification progressive d'une notion appliquée et applicable de la qualité de vie. Cette démarche implique des modifications de réflexion et de travail. Cela suppose d'abandonner un certain nombre de réflexes qui structurent généralement les modes de pensée et d'analyse. Qu'il s'agisse de la définition de cette notion, de sa mise en cohérence ou de l'élaboration d'un système de mesure, il faut accepter le jeu du tâtonnement au détriment de la clairvoyance et par là même accepter de se priver « *d'a priori* » en faveur d'une construction progressive.

### **2.1. Construction d'une définition de la qualité de vie**

La grande difficulté de la démarche consiste à ne pas partir d'un ensemble établi et incontestable de certitudes. La réflexion ne s'installe pas sur les voies conceptuelles, définitoires et méthodologiques tracées précédemment par d'autres. Elle s'inspire simplement des points d'avancement de la recherche en matière de qualité de vie pour construire une approche singulière du sujet. Les seuls éléments acquis sont ceux évoqués antérieurement sur la structure bi-polaire de la qualité de vie. L'essentiel de la connaissance doit alors être construite. La charpente de notre travail n'est pas immédiatement saisissable mais procède par agencement et association d'éléments structurants. La définition de la qualité de vie s'effectue donc par acquis successifs. La **figure I.6.** expose les différentes phases de construction nécessaires à la définition et à l'analyse de la qualité de vie.

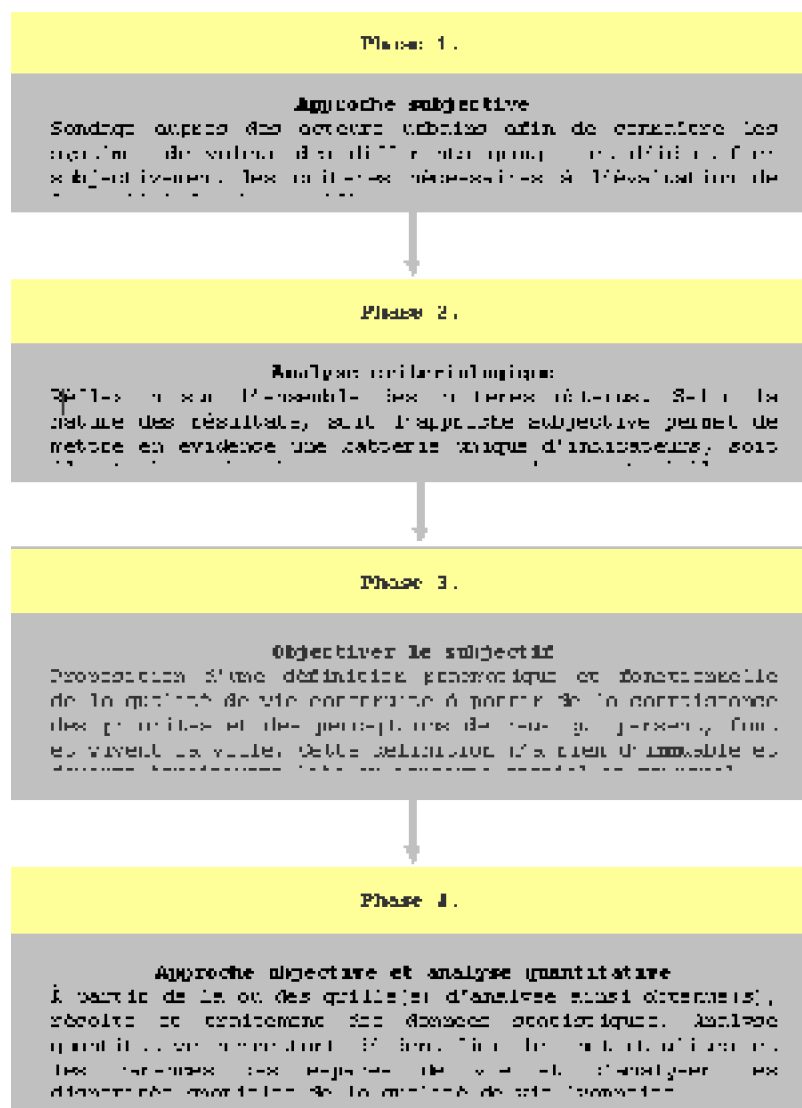


Figure 1.6. Les phases de construction d'une approche intégrée de la qualité de vie

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Sans se limiter à l'approche subjective ou objective de la qualité de vie, il convient d'opter pour la complémentarité et l'enrichissement réciproque. C'est avec cette exigence que l'entreprise d'une construction intégrée a été menée. Partant de l'inéluctable nécessité de considérer les systèmes de valeurs des individus pour mieux comprendre et évaluer la qualité de vie, une approche subjective semble pertinente. La première phase de cette construction de définition repose donc sur une prise de contact directe avec les différents acteurs de la vie urbaine. Après avoir déterminé des interlocuteurs sensibles au thème de la qualité de vie, (cette identification des acteurs donne lieu à un développement particulier dans la partie suivante), la première phase de la construction d'une définition implique de cerner par sondage les besoins et les représentations du plus grand nombre. Le questionnement proposé ne porte pas sur la satisfaction elle-même mais sur les éléments qui génèrent la satisfaction. Le but de cette démarche est de connaître les critères nécessaires à la qualité de vie. C'est à partir de cette compréhension des



systèmes de valeur que se construit une définition subjective de la qualité de vie. En sollicitant directement les acteurs sur leurs ressentis en matière de qualité de vie, l'enjeu est d'identifier une définition fonctionnelle mais occurrente de la notion de qualité de vie.

La deuxième phase de cette construction passe par une analyse critériologique. Il convient en effet d'analyser la cohérence globale des critères obtenus. Dans la mesure où la population interrogée est très hétéroclite, il apparaît nécessaire d'entreprendre un examen fin des résultats d'enquête. L'enjeu est d'identifier s'il existe un ensemble de priorités partagées à la fois par les membres des différents groupes d'acteurs et entre les groupes eux-mêmes. Cette analyse des systèmes de valeur permet ainsi de mettre en évidence un champ unique de critères ou au contraire une typologie actorielle d'indicateurs.

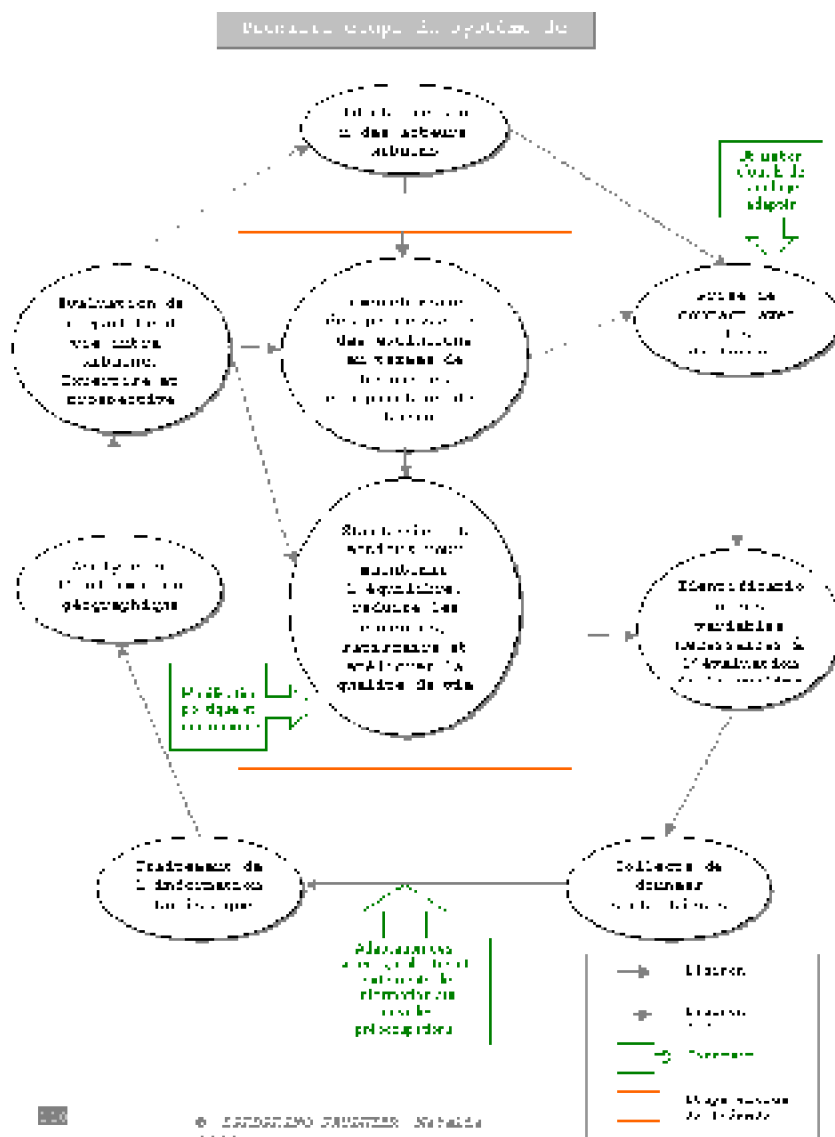
C'est de cette connaissance subjective que la définition de la qualité de vie puise sa substance. La démarche consiste, lors de la troisième phase de cette construction, à « *objectiver* » les acquis subjectifs. À l'issue de cette analyse critériologique, la proposition d'une définition fonctionnelle de la qualité de vie peut être faite. Les priorités et les perceptions de ceux qui ont un lien avec la ville, servent de base à la conception d'une approche objective et pragmatique de la notion de qualité de vie. L'objectivation de celle-ci repose ainsi sur l'analyse et la synthèse du système d'évaluation d'un certain nombre d'acteurs. Cette définition demeure donc conjoncturelle. Si celle-ci permet l'appréciation de la qualité de vie, elle ne demeure pas moins étroitement liée au contexte à la fois temporel et géographique. Il ne s'agit pas d'une définition générale de la qualité de vie mais d'une définition établie à un temps  $t$  à partir des jugements de valeurs des acteurs lyonnais. Il convient donc de ne pas négliger le caractère circonstanciel de cette construction pragmatique. Une démarche semblable menée à une autre période, dans un milieu différent aurait donné de tous autres résultats.

À l'issue de ces phases successives de construction, l'évaluation objective de la qualité de vie peut être menée. Respectant les orientations de recherches définies subjectivement, la récolte et le traitement de données à la fois statistique et géographique permettent de mettre en évidence les disparités spatiales de la qualité de vie. Le but est alors d'obtenir une représentation des zones de potentialités et de faiblesses des espaces de vie lyonnais. Cette analyse s'appuie sur un système de mesure qu'il convient à présent de définir.

## **2.2. Présentation du système de mesure**

Le système retenu schématise les étapes nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie. Il s'agit d'un système complémentaire et additionnel. Chaque phase se base sur des acquis antérieurs et participe au processus global d'appréciation de la qualité de vie. Le système s'enrichit lui même et permet, en continu, d'approfondir la connaissance des besoins et des aspirations des citoyens tout en optimisant l'évaluation de la qualité de vie urbaine. La **figure 1.7.** permet de comprendre les enchaînements, les contraintes et les interdépendances de ce système. La première étape du processus de mesure de la qualité de vie nécessite d'identifier les différents acteurs susceptibles d'être directement ou indirectement concernés par cette notion. La prise de contact avec ces acteurs doit

permettre d'identifier les critères nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie. Ce système suppose ensuite la collecte de données quantitatives ainsi que des traitements statistiques et géographiques appropriés. Cette étape suppose que les sources de données et les traitements informatiques soient adaptés aux représentations des acteurs. À l'issue de ce travail quantitatif, la qualité de vie peut être expertisée au travers d'une analyse géographique de l'information permettant la mise en évidence d'éventuelles disparités spatiales de la qualité de vie. Cette compréhension des phénomènes et la territorialisation des critères de qualité de vie peuvent enfin permettre de faire évoluer l'identification des acteurs urbains afin de compléter le panel des interlocuteurs nécessaires à l'enrichissement du système de mesure. Bien que ces étapes soient exclues de l'étude proposée, la mobilisation de ces connaissances peut permettre de mieux comprendre les besoins et les aspirations des citoyens tout en prenant en considération leur évolution. Dans une perspective plus opérationnelle, ces connaissances peuvent également aider l'action publique dans le maintien et l'amélioration de la qualité de vie du plus grand nombre.



*Figure 1.7. Organisation et processus du système de mesure*

Au delà de l'image de la qualité de vie que cette analyse peut produire, cette évaluation permet de comprendre les besoins et les aspirations des différents acteurs et de saisir les éventuelles mutations en termes de représentations et d'exigences. L'identification des acteurs et leur prise de contact pourront ainsi évoluer dans le temps. Cette appréciation de la qualité de vie et cette compréhension des processus subjectifs pourront également orienter les stratégies et les actions politiques afin de préserver et de garantir une qualité de vie satisfaisante pour tous.

Ce système complexe prend en compte l'ensemble des processus de compréhension et de mesure de la qualité de vie. Il permet de mettre en place à la fois un outil de connaissance des besoins et des représentations urbaines, un outil de diagnostic objectif et quantitatif des conditions de vie, un outil de veille quant à la compréhension et à l'évolution des besoins et des aspirations des citoyens. Il s'agit également d'un outil opérationnel pouvant orienter les programmes d'actions en faveur de l'amélioration de la qualité de vie du plus grand nombre, de la réduction des déséquilibres et des carences territoriales. Il met enfin à disposition un outil prospectif visant à anticiper ou prévoir les évolutions sociétales en termes de satisfaction, de mode de vie, de cadre de vie et donc de qualité de vie.

La figure présentée en amont retrace volontairement l'ensemble du système d'appréciation et de mesure de la qualité de vie. Cette vision globale des processus ne doit pas se confondre avec les éléments constitutifs de notre travail de recherche. Bien que notre étude s'inscrive dans une investigation fouillée de définition et d'évaluation de la qualité de vie, elle se cantonne à l'analyse, l'expertise, au diagnostic. Il convient évidemment d'expliquer en quoi cette méthode d'évaluation peut être utile aux orientations politiques d'aménagement du territoire, comment elle peut renseigner sur les aspirations citoyennes et positivement inspirer les choix et les actions afin d'optimiser la gestion urbaine. Loin de nier ou de négliger l'intérêt opérationnel d'une telle connaissance, il convient d'exposer les applications et les usages de cette méthode d'évaluation sans pour autant en faire un axe fondamental de notre travail. Les qualités et les applications de cette recherche méthodologique seront développées sous forme d'illustration au terme de notre étude.

Après avoir ancré les bases conceptuelles de la notion de qualité de vie et exposé notre démarche de construction du projet d'analyse et de mesure de celle-ci, il convient à présent d'explicitier les méthodes utilisées pour notre recherche. La deuxième partie axe son développement à la fois sur les méthodes de recherches sociologiques et les outils de recherches géographiques. La compréhension des réalités subjectives et l'étude des perceptions de la qualité de vie nécessitent des « *modes de faire* » et des instruments particuliers d'analyse. Les méthodes et les outils mobilisés pour la construction de notre objet de recherche nécessitent un développement spécifique.

Bien que notre problématique soit géographique, la construction de notre objet de recherche s'appuie au préalable sur une approche sociologique de la qualité de vie. Peu emprunt à la maîtrise des méthodes appliquées en sciences sociales, celles-ci ont fait l'objet d'une attention particulière afin de justifier au mieux nos choix. Après l'identification des acteurs intégrés au système d'évaluation de la qualité de vie, cette seconde partie

décrit précisément le choix et l'élaboration des modes de questionnement et les outils de traitement de la connaissance sociologique.

Ce chapitre méthodologique permet de mieux comprendre les réalités sociales et fournit les fondements nécessaires à une approche sensée et pertinente de la qualité de vie. Cette seconde partie se propose ensuite d'exposer les principes méthodologiques de l'approche géographique de la qualité de vie et d'en discuter les territoires. Il convient, en effet, d'inscrire cette étude dans un cadre d'analyse pertinent et opératoire. L'enjeu est alors de trouver une approche territoriale capable de donner sens à cette analyse des disparités intra-urbaines de la qualité de vie. De l'inventaire des différents découpages envisagés à la construction d'un référentiel géographique spécifique, notre recherche heuristique de solution a été retracée.

À l'issue de cette approche spatiale de la qualité de vie, les méthodes à la fois géographies et statistiques de traitement et d'analyse sont exposées. Les modes de traitement de l'information et les systèmes de représentation géographique utilisés ont fait l'objet d'un développement particulier. Les précautions d'usages imposées par cette méthode de traitement et d'analyse de l'information ainsi que les limites qu'elle connaît sont enfin précisées.

## DEUXIEME PARTIE. LES METHODES D'ANALYSE necessaires a l'EVALUATION DE LA QUALITE DE VIE

Cette deuxième partie présente les méthodes et les outils nécessaires à notre travail de recherche. Dans la mesure où cette étude s'inscrit volontairement dans une approche intégrée, à la fois basée sur la considération subjective de la qualité de vie et ses caractéristiques objectivables, les processus d'analyse des phénomènes doivent être précisés. L'appropriation des représentations subjectives et le diagnostic objectif de la qualité de vie font appel à des disciplines, des processus, des méthodes particulières. L'étude des faits sociologiques, des représentations, des perceptions d'une part et l'analyse des faits géographiques et des réalités spatiales d'autre part mobilisent des savoirs-faire qu'il convient de définir.

Comme nous l'avons clairement évoqué, cette recherche s'enquière à la fois des approches subjectives et objectives de la qualité de vie. L'évaluation de la qualité de vie résulte en effet de la nécessaire complémentarité des démarches et de leur enrichissement réciproque. Cette construction intégrée de la notion de qualité de vie renvoie à un double objet d'analyse. Pour mieux comprendre et évaluer la qualité de vie, il convient de prendre connaissance des représentations et des systèmes de valeurs des individus. Cette démarche préalable permet alors de tendre vers l'appréciation objective des disparités spatiales de la qualité de vie. L'objet de la recherche est alors double, tour

à tour sociologique et géographique. Les méthodes d'analyse doivent ainsi, tout en répondant à la problématique, être conformes aux disciplines évoquées. Dans le respect des sciences sociologiques et géographiques, il convient donc d'identifier les outils et méthodes adaptés aux objets différenciés de notre recherche.

Le premier chapitre est largement consacré aux réflexions sur les méthodes de compréhension des réalités subjectives et se propose d'aborder les instruments d'analyse des perceptions de la qualité de vie. Identifiées comme le moyen nécessaire à la construction de notre objet de recherche, ces connaissances subjectives doivent être recueillies dans le respect des contraintes méthodologiques de l'approche sociologique. La connaissance des règles et des contraintes méthodologiques de la sociologie semble indispensable pour expliquer et justifier les choix opérés et les outils utilisés pour mener à bien cette évaluation de la qualité de vie.

Le deuxième chapitre se doit de replacer notre étude dans son contexte géographique. Les territoires de la qualité de vie doivent être discutés. L'occasion est alors donnée d'analyser les avantages et inconvénients des différentes approches spatiales. Cette recherche territoriale permet de justifier la construction du référentiel spécifique de notre étude. Les méthodes utilisées, les outils de traitement et les modes de représentation de l'information nécessitent également un développement particulier.

## CHAPITRE I. Méthode de compréhension des réalités subjectives et instruments d'analyse des perceptions de la qualité de vie

**« Il faut réfléchir pour mesurer et non mesurer pour réfléchir »(A. BACHELARD, 1938)**

Compte tenu des exigences bipolaires de notre travail de recherche, il convient d'approfondir nos connaissances en sciences sociales afin de mener une approche subjective conforme aux fondements de la recherche sociologique. Notre volonté n'est pas d'apprendre la vérité sur le monde social mais de chercher des instruments pour une meilleure compréhension de cette réalité. Le regard sociologique permet une approche spécifique. La démarche sociologique « *consiste à expliquer, pour le dire comme Durkheim, le social par le social* »<sup>54</sup>. Sans vouloir s'appropriier l'étendue des connaissances à la fois épistémologiques et méthodologiques des recherches en sciences sociales, il semble nécessaire pour donner consistance à cette évaluation de la qualité de vie, de se familiariser avec les fondements et les outils de la sociologie. L'enjeu est alors de se saisir d'un nouvel objet d'analyse qu'est le social.

### 1. Méthodes et outils de construction de l'objet de recherche

---

<sup>54</sup> MENDRAS H., OBERTI M., 2000, *Le sociologue et son terrain. Trente recherches exemplaires*. Paris, Armand Colin, 294 pages.

La considération des représentations subjectives et des perceptions, visant à identifier les besoins des citoyens en terme de qualité de vie, permet de donner corps à cette notion. L'objet de recherche n'est pas préalablement défini mais se construit de manière progressive grâce à la compréhension des phénomènes subjectifs. Il convient ainsi d'accepter l'ampleur de la démarche et le risque qu'elle suppose. Il faut également consentir à l'utilisation d'une connaissance non immédiate et admettre le caractère contextuel de celle-ci. Comme l'explique H. PUTNAM, il n'y a pas de « *relation unique entre le mot et la chose désignée* »<sup>55</sup>, ni de rapport immuable entre l'homme et son environnement. Cette acceptation prend tout son sens dans la mesure où cette recherche se propose d'aborder la notion de qualité de vie et de construire sa définition en se basant non pas sur des consentements scientifiques mais sur des perceptions subjectives et individuelles.

### 1.1. Définition de l'objet de recherche ou comment « *construire* » la notion de qualité de vie

L'objet de la recherche s'apparente souvent à un creux qu'il convient de remplir. Par conséquent, « *il s'inscrit dans une problématique d'avancement des connaissances* »<sup>56</sup>. L'objet de la recherche se base ainsi sur un état des lieux de la connaissance du sujet tout en se proposant d'aller au delà des acquis et des certitudes. « *Un problème de recherche se conçoit comme un écart conscient que l'on veut combler entre ce que nous savons, jugé insatisfaisant, et ce que nous désirons savoir, jugé désirable* »<sup>57</sup>.

Cette étude ne propose pas d'aborder la qualité de vie en tant que concept prédéfini directement saisissable et utilisable. Le travail mené s'appuie sur une certitude : l'absence de dogme qui définit la qualité de vie. Il semble effectivement difficile de parler de *concept de qualité de vie* lorsque l'on sait que le concept se définit comme « *une représentation mentale générale et abstraite d'un objet* »<sup>58</sup>. De notre point de vue, ce constat entraîne un autre. La notion de qualité de vie, avant d'en faire usage, doit être construite. En abandonnant l'espoir d'un concept stable et unanime, l'objet de la recherche revient à envisager la qualité de vie comme une notion évidée qu'il est nécessaire de remplir. Cette notion support doit servir de prétexte à la mobilisation de connaissances précises et partagées. C'est dans cette optique que cette recherche va être conduite.

Cette étude de qualité de vie propose ainsi la construction progressive de l'objet de recherche. Notre démarche, sans en adopter l'ensemble des fondements

<sup>55</sup> PUTNAM H., 1990, Représentation et réalité. Traduit de l'anglais par ENGEL-TIERCELIN, Paris, Editions Gallimard, 224 pages.

<sup>56</sup> DESLAURIERS J-P., GROULX L-H., LAPERRIERE A., MAYER R., PIRES A., POUPART J., Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives, 1997, La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

<sup>57</sup> CHEVRIER J., 1993, La spécification de la problématique dans La recherche qualitative, cité dans « La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques ». Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

<sup>58</sup> Dictionnaire de la langue française, 1996, Le Petit Robert.

épistémologiques et méthodologiques, s'inspire largement des processus de la recherche qualitative. En effet, en recherche qualitative, « *l'objet de recherche s'élabore au fur et à mesure que la collecte des données et l'analyse s'accomplissent* »<sup>102</sup>. L'objet de recherche s'érige au contact du terrain et des connaissances recueillies. « *Le processus de collecte des données et de l'analyse oblige le chercheur à balayer systématiquement le champ d'investigation pour construire son objet. Ce mouvement de va-et-vient rythme la chronologie de l'acte de recherche et constitue une des principales caractéristiques de la recherche qualitative* »<sup>102</sup>. Bien que la recherche qualitative résiste à la mise en forme statistique de ses données, et c'est bien là que nos approches diffèrent, les préoccupations restent identiques aux nôtres : saisir les opinions et les représentations des individus.

Notre travail trouve, dans les méthodes de la recherche qualitative, la flexibilité nécessaire à la construction de l'objet de recherche. L'approche hypothético-déductive suppose une définition préalable de l'objet de recherche induisant la mobilisation d'un appareillage technique pour le cerner. Quant à la recherche qualitative, elle inclut dans sa méthodologie un caractère itératif et rétroactif. La collecte des données, l'analyse et l'élaboration de la question de recherche s'enrichissent et se complètent.

L'objet de notre recherche est donc de définir la qualité de vie, d'identifier les critères nécessaires à sa mesure et d'en élaborer l'évaluation. Il s'agit de comprendre les perceptions de la société en matière de qualité de vie et de se servir de cette connaissance pour asseoir l'évaluation du phénomène. Cette problématique nécessite d'identifier un corpus d'acteurs susceptible de formuler des réponses aux questions suivantes : quelle définition pour la qualité de vie, quels sont les référents qui lui sont corrélés, quels critères sont jugés pertinents et nécessaires pour son évaluation ? C'est seulement à partir des réponses obtenues que l'objet de recherche pourra se finaliser pour tendre vers l'élaboration du diagnostic objectif et l'appréciation des disparités spatiales de la qualité de vie intra-urbaine.

Les fondements de cette recherche d'évaluation de qualité de vie quotidienne ne sont donc pas exogènes mais se construisent à travers elle. Cela suppose de comprendre, par interprétation, les représentations et les attentes sociales. Pour ce faire, il convient de se munir d'outils et de méthodes capables de tendre vers une connaissance fiable des systèmes de valeurs sociétales. Au préalable, il est nécessaire d'expliquer et de justifier nos choix méthodologiques.

## **1.2. Contraintes méthodologiques et contextuelles de l'approche sociologique**

Dans cette démarche de construction de l'objet de recherche, il devient nécessaire de préciser les exigences et contraintes de notre approche. La qualité de vie s'impose comme une notion « *vide* » à laquelle il convient de donner consistance et relief. Notre volonté est d'interroger les acteurs et de les utiliser comme source de connaissance subjective pour comprendre les réalités sociales. Il semble alors fondamental de s'adresser à un public varié susceptible d'être concerné par la problématique. L'enjeu est d'identifier des interlocuteurs à la fois sensibilisés et préoccupés par la qualité de vie afin



qu'ils puissent se prononcer sur sa définition et ses critères d'évaluation. La prise de contact directe avec les acteurs urbains constitue le point de départ du processus d'avancement des connaissances. La diversité des points de vue est identifiée comme un atout initial de la démarche de travail.

Sans empiéter sur le développement ultérieur qui présente les processus d'identification des acteurs de la recherche, il semble nécessaire, pour comprendre les orientations méthodologiques, de préciser, d'ores et déjà, les sources d'information envisagées. Dans la mesure où la méthode d'évaluation de la qualité de vie se construit à partir de la connaissance des systèmes de valeurs et de l'identification subjective des critères d'évaluation, il convient de se donner les moyens d'investir ces représentations citadines. Pour ce faire, la diversité des points de vue semble être un atout. C'est pourquoi nous n'avons pas jugé opérant de limiter la recherche aux seuls habitants pour étendre la prise de contact à ceux qui pensent, font et vivent la ville. Le mode de questionnement doit ainsi répondre aux besoins de connaissance des priorités et des perceptions à la fois des habitants mais aussi des professionnels (au sens très large du terme) qui interviennent sur le territoire urbain. C'est ainsi le cas des associations, des pouvoirs publics, des promoteurs ou des chercheurs. Cette prérogative permet de prendre connaissance des représentations de chacun des groupes mais également d'établir des consensus ou des divergences de perception. Cette volonté de mobiliser un panel diversifié d'acteurs permet ainsi de tendre vers une double connaissance :

- l'appréciation subjective de la notion de qualité de vie et des critères nécessaires à sa mesure,
- l'identification des spécificités voire des divergences de perception en matière de qualité de vie.

La contrainte est alors de disposer d'informations qualitatives permettant au plus grand nombre de s'exprimer tout en mettant à disposition des données suffisamment conséquentes pour construire l'analyse à la fois définitionnelle et critériologique nécessaire au diagnostic objectif de la qualité de vie.

Ces contraintes, d'ordre méthodologique, laissent place à des préoccupations beaucoup plus pragmatiques qui obligent à l'inventaire des moyens matériels de la prise de contact avec ces acteurs. Il est en effet, difficilement envisageable d'entreprendre d'interroger des individus sans tenir compte des contraintes temporelles et des moyens humains mobilisables. Les contraintes objectives telles que le calendrier de recherche, le budget, la disponibilité des moyens humains permettent d'orienter les choix en matières de modes d'administration ou de taille de population. Chacun des outils employés en science sociologique présente ainsi des avantages et des inconvénients à connaître au moment des choix techniques. Il convient alors de se donner les moyens de répondre aux exigences de la recherche en faisant usage de procédures pertinentes et réalisables dans le temps imparti. Le choix des outils et des méthodes qui semblent appropriés à notre problématique doit, à présent, être précisé.

### **1.3. Choix des méthodes et des outils**

La démarche de travail se base sur les trois étapes principales de recherche utilisées en sociologie : la préparation, la collecte et le traitement des données, l'analyse et la restitution des résultats<sup>59</sup>.

La préparation de la recherche est une phase importante de la démarche. Elle repose, dans un premier temps, sur une préparation documentaire permettant de faire l'état des savoirs sur la question. Compte tenu de notre formation, cette étape suppose une solide recherche bibliographique. La préparation théorique permet, dans un deuxième temps, de construire l'objet à étudier en fonction de la problématique. Il s'agit dans ce cas de poser clairement les termes du questionnement : que veut-on savoir ? Auprès de qui ? Pourquoi faire ? La préparation technique consiste ensuite à choisir les outils d'analyse et à définir une « *stratégie de recherche* » qui peut être quantitative (résultats statistiques issus d'enquête ou sondage), documentaire (analyse discursive) ou qualitative (résultats d'observation, analyse des stratégies, recherche évaluative).

La collecte des données requière des outils distincts selon qu'il s'agisse de résultats d'enquête, de techniques d'observation ou d'analyse de contenu. Selon la nature du questionnement, le mode de collecte et les échéances de résultats diffèrent. La nature des données recueillies conditionne également leur traitement. Les données quantitatives nécessitent des phases de dépouillement, de codage, de validation. Les données qualitatives impliquent leur mise en forme et un traitement souvent long et fastidieux.

L'analyse des données obtenues et leur interprétation permettent enfin de confronter les questions de la problématique initiale avec les résultats obtenus. Cette analyse donne lieu à la restitution des connaissances.

Dans notre cas, la préparation documentaire s'appuie sur d'importantes sources bibliographiques concernant à la fois les études de qualité de vie et les méthodes de recherche en sciences sociales. Cette démarche d'appropriation de la connaissance permet d'éclairer les termes de la problématique et de mener une préparation technique adaptée. Dans la vaste littérature des méthodes en sciences sociales, deux d'entre elles semblent particulièrement correspondre à la constitution de notre objet de recherche et répondre aux exigences matérielles et contextuelles de notre étude. Il s'agit de l'entretien et de l'enquête par questionnaire.

Dans la mesure où la diversité des points de vue est une prérogative de départ et un apport considérable de la méthode d'avancement de la connaissance, les outils doivent s'adapter à l'hétérogénéité de la cible. C'est pourquoi il est apparu judicieux d'opter pour une souplesse et une complémentarité dans le choix des modes de questionnement.

### 1.3.1. L'entretien

Qu'il soit semi-directif ou non-directif, l'entretien constitue un instrument de recherche fréquemment utilisé en sciences sociales. J. POUPART<sup>60</sup> l'évoque comme « *une porte d'accès aux réalités sociales* ». Dans la mesure où l'entretien offre la possibilité au chercheur d'entrer en relation avec autrui, il permet d'explorer en profondeur les perspectives des acteurs. Si elle permet de restituer la richesse des propos, cette prise de

---

<sup>59</sup> MENDRAS H., OBERTI M., 2000, Le sociologue et son terrain. Trente recherches exemplaires. Paris, Armand Colin, 294 pages.

contact ne rend pas directement saisissable les réalités sociales mais force au contraire à composer avec les multiples interprétations auxquelles les discours peuvent donner lieu. D'un point de vue épistémologique, l'entretien « *est jugé indispensable à la juste appréhension et compréhension des conduites sociales* ». Il permet de restituer les perceptions des acteurs et de tenir compte de leurs points de vue pour comprendre et interpréter leurs réalités.

En recherche sociologique, il est largement entendu que le recours à l'entretien, malgré les difficultés et les limites de son usage, reste le meilleur moyen pour saisir le sens que les acteurs donnent au monde qui les entoure, la manière dont ils se le représentent et l'interprètent. Il convient néanmoins de prendre conscience que le matériel d'entretien ne fournit que l'interprétation des acteurs. Cette restitution de leur propre réalité ne doit pas être prise pour la réalité elle-même. Il s'agit d'apprécier l'image des réalités sociales à travers le filtre des acteurs. Cela pose le problème de la représentativité, du choix de l'interviewé et des « *niveaux de réalité* » appréhendables. Selon les conceptions d'usage, la valeur de l'information recueillie peut changer de nature. Comme l'explique J. POUPART, « *selon les perceptives adoptées, ces informations sont considérées soit comme transmises, soit comme reconstruites, soit encore comme issues du point de vue des informateurs* ».

La « *conception positiviste* » considère l'interviewé comme un « *informateur clé* » capable de transmettre des informations « *non seulement sur ses propres pratiques et ses propres façons de penser, mais aussi, dans la mesure où il est considéré comme représentatif de son groupe ou d'une fraction de son groupe, sur les diverses composantes de la société et sur ses divers milieux d'appartenance. Dans cette dernière acception, l'informateur est vu comme un témoin privilégié, un observateur, en quelque sorte, de la société, sur la foi de qui un autre observateur, le chercheur, peut tenter de voir et de reconstituer la réalité* »<sup>106</sup>. Cette perspective attribue la possibilité à l'informateur de « *reconstituer la réalité par croisement des angles de vue* ». Cela suppose de prendre d'importantes précautions quant au choix des informateurs.

Cette conception est loin de faire l'unanimité au sein des traditions théoriques et épistémologiques de la sociologie. La « *conception constructiviste* » nuance davantage le crédit alloué à l'informateur. Sans remettre en cause le fait que l'interviewé semble être le mieux placé pour parler de ce qu'il pense, ressent ou fait, la représentativité de son discours doit être relativisée. Cette « *conception constructiviste* » ne conçoit pas que l'informateur puisse fournir des « *informations fiables, ou des informations tout court, sur le fonctionnement passé ou présent d'un groupe, d'une organisation ou d'une société* »<sup>108</sup>. Dans ce cas, l'informateur est davantage envisagé comme un interprète « *présentant diverses reconstructions partiales et partielles de la réalité* »<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> DESLAURIERS J-P., GROULX L-H., LAPERRIERE A., MAYER R., PIRES A., POUPART J., Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives, 1997, La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

<sup>61</sup> DESLAURIERS J-P., GROULX L-H., LAPERRIERE A., MAYER R., PIRES A., POUPART J., Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives, 1997, La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

Une troisième perspective préconise enfin d'envisager l'information à travers le point de vue des informateurs, chacun d'entre eux apparaissant comme l'auteur de la réalité. « *Les informateurs et, à leur suite, les chercheurs sont vus comme des novellistes qui, donnant aux informations l'apparence d'un récit réaliste, créeraient et mettraient en forme la réalité, tout comme dans le cinéma et la littérature* »<sup>108</sup>.

Préconisant une prise de contact avec les acteurs urbains afin d'identifier leur représentation et leur perception de la qualité de vie, il convient de préciser le rôle confié à l'informateur et la valeur attribuée aux discours recueillis. Il semble peu souhaitable, comme le préconise la « *conception positiviste* », de confier à un acteur unique, la responsabilité d'être « *l'informateur clé* » devant synthétiser et restituer la diversité et la complexité des représentations en terme de qualité de vie. Dans la mesure où, comme nous l'avons déjà longuement explicité, la notion de qualité de vie s'inscrit dans le tissu complexe des représentations et se nourrit des appréciations subjectives de chacun, il ne semble pas pertinent de prendre comme hypothèse de travail qu'un acteur puisse être représentatif du groupe auquel il appartient. Il convient donc de relativiser la représentativité de l'informateur. Les discours que celui-ci est en mesure de produire doivent être considérés comme des interprétations construites autour des aspirations et des perceptions de chacun. L'informateur restitue une réalité fondée sur un point de vue spécifique ancré dans des systèmes de références, de compétences et de préoccupations propres. Il convient ainsi d'adopter un positionnement plus nuancé permettant de se préserver d'une représentativité jugée trop hasardeuse tout en construisant la connaissance à partir de la diversité des points de vue.

Suite à ces considérations épistémologiques et théoriques, il apparaît nécessaire d'entreprendre une approche plus pragmatique de cette technique d'entretien. Dans notre cas, il s'agit d'entreprendre un entretien d'étude qui ambitionne la généralisation de la connaissance. Pour ce faire, il est nécessaire de choisir le type d'entretien le plus adapté à nos préoccupations et la nature de notre problématique. Les techniques d'interrogation diffèrent selon leur directivité. L'entretien non-directif offre la plus grande liberté à la personne interrogée. À l'inverse, le questionnaire fermé se structure autour de questions ordonnées aux réponses pré-formulées. Entre ces deux extrêmes, les intermédiaires sont nombreux. Pour la technique d'entretien, trois niveaux de directivité et d'ambiguïté sont communément identifiés.

L'entretien non-directif permet de soumettre un thème à l'enquêté qu'il développe à sa guise. Suite à cette proposition qui reste souvent large et ambiguë, l'enquêteur borne son intervention aux relances et aux encouragements sans orienter, ni compléter le discours de l'enquêté. L'ambiguïté conditionne ce mode de questionnement. L'absence d'énoncé précis permet à l'enquêté de développer sa pensée selon son propre cadre de référence.

L'entretien semi-directif s'articule autour de thèmes identifiés sur lesquels l'enquêté souhaite obtenir les réactions de l'enquêteur. La grille ou le schéma d'entretien structure le questionnement mais l'introduction des thèmes et leur ordre sont laissés à l'appréciation de l'enquêté. Seule la consigne de départ reste fixée. En pratique, l'enquêté doit répondre à des thèmes prédéfinis par le schéma mais si un ou plusieurs d'entre eux ne sont pas spontanément abordés, l'enquêteur doit lui proposer de s'exprimer sur ces

thèmes. L'ambiguïté est dans ce cas moins déterminante dans la mesure où le schéma d'entretien structure le sujet en lui imposant un cadre de référence. Toutefois, chacun des thèmes de la grille dispose d'une relative ambiguïté. Le champ de l'entretien est donc défini à travers ses catégories mais celles-ci bénéficient d'une non-définition de leurs cadres de référence.

L'entretien directif ou standardisé est très proche du questionnaire structuré par des questions ouvertes. Peu de place est laissée à l'ambiguïté. Qu'il s'agisse du champ ou des catégories elles-mêmes, l'ensemble du cadre de référence est fixé. L'enquêteur se comporte alors de manière classique en posant des questions comme dans le cadre d'un questionnaire. L'enquêté n'a pas d'autre solution que de se situer par rapport à ce cadre et de répondre de façon correcte.

Après avoir identifié les trois types d'entretien, structurés par des cadres de référence différents, la diversité des modes d'utilisation doit à présent être précisée. R. GHIGLIONE et B. MATALON<sup>62</sup> identifient quatre niveaux d'application. L'entretien peut ainsi permettre :

- de contrôler des connaissances afin de valider partiellement des résultats obtenus par ailleurs ;
- de vérifier un domaine de recherche dont la structure est déjà connue afin de prendre, par exemple, connaissance d'évolution possible ;
- d'approfondir un champ de recherche dont les thèmes essentiels sont connus mais qui nécessite un examen plus détaillé ;
- d'explorer un domaine de recherche méconnu.

Chacun de ces niveaux d'utilisation relève « d'un degré plus au moins grand par rapport à un savoir antérieur »<sup>109</sup>. Du contrôle qui induit un degré zéro de liberté en assurant la validité du savoir antérieur au mode exploratoire qui ambitionne la construction de la connaissance, il convient d'adapter le type d'entretien aux besoins de la recherche. Les deux auteurs proposent dans leur ouvrage un tableau dans lequel les cases pointées semblent constituer la meilleure adéquation entre un type de recherche et une méthode d'entretien.

Tableau II.1. Adéquation entre type de recherche et méthode d'entretien

Entretiens Recherche	Non-directif	Semi-directif	Directif
Contrôle			<input type="checkbox"/>
Vérification		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approfondissement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Exploration	<input type="checkbox"/>		

Source : R.GHIGLIONE et B. MATALON, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique, 1992.

<sup>62</sup> GHIGLIONE R., MATALON B., 1992, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.

Cette structure simple de l'information permet de problématiser l'utilisation des méthodes d'entretien. En fonction des exigences de la recherche et de l'existence préalable ou non de connaissances antérieures, le choix de la méthode de questionnement doit être guidé par les objectifs des différents types d'entretiens.

Dans notre cas, la qualité de vie est une notion qui se caractérise à la fois par la diversité des savoirs et l'absence d'acquis consensuels. Bien que les connaissances existent, elles sont estimées inopérantes pour combler cet écart conscient « *entre ce que nous savons, jugé insatisfaisant, et ce que nous désirons savoir, jugé désirable* »<sup>63</sup>. Notre démarche s'impose donc comme un approfondissement de la connaissance susceptible de fournir des précisions, produire des compléments et des acceptations justifiées en terme de qualité de vie. L'entretien semi-directif qui intervient « *à mi-chemin entre une connaissance complète et antérieure de la situation par le chercheur, ce qui renvoie à l'entretien directif (...) et une absence de connaissance qui renvoie à l'entretien non-directif* »<sup>64</sup> semble être le moyen le plus adéquat pour répondre à notre problématique. Par cette méthode, les sujets sont invités à s'exprimer sur une question générale. Cette transmission de connaissance s'effectue dans les termes de l'enquêté et son cadre propre de référence. Mais, comme l'explique R. GHIGLIONE et B. MATALON, si l'enquêté « *n'aborde pas spontanément un des sous-thèmes que l'enquêteur connaît, celui-ci pose une nouvelle question (...) afin que le sujet puisse produire un discours sur cette partie du cadre de référence du chercheur* »<sup>111</sup>. En utilisant l'entretien semi-directif, le chercheur dispose ainsi d'un cadre de référence qui façonne les cheminements nécessaires à l'avancée de sa connaissance mais ne l'utilise que si le sujet fournit des réponses partielles à son questionnement. Cet outil d'approfondissement offre donc tous les atouts nécessaires à la construction de notre objet de recherche.

L'entretien participe ainsi à l'introduction d'informations nouvelles pouvant être déterminantes pour la compréhension de l'objet de recherche. Il convient néanmoins de considérer l'apport de connaissances que peut produire le questionnaire. L'entretien, en approfondissant un nombre limité de cas, favorise l'approche intensive des phénomènes. Il paraît cependant intéressant de donner une extension plus grande à l'enquête et de vérifier statistiquement à quel point les informations et les hypothèses préalablement constituées peuvent être généralisées. C'est pourquoi il nous semble nécessaire d'introduire également dans notre démarche de construction de l'objet de recherche, une procédure d'enquête par questionnaire.

### 1.3.2. L'enquête par questionnaire

L'enquête par questionnaire est une technique d'observation particulièrement pointue. Comme l'explique L. ALBARELLO, cette méthode de sondage a « *pour but de fixer en un moment donné une situation sociale donnée* »<sup>65</sup>. Cette démarche s'appuie sur des

---

<sup>63</sup> CHEVRIER J., 1993, La spécification de la problématique dans La recherche qualitative, cité dans « La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques ». Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

<sup>64</sup> GHIGLIONE R., MATALON B., 1992, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.

paramètres particuliers tels que des questionnements adéquats, des procédures d'échantillonnage, des récoltes et traitements adaptés de l'information. L'appréhension de la qualité de vie, pour être pertinente et complète, doit nécessairement s'appuyer sur une enquête non seulement constituée d'une phase qualitative mais également complétée par une approche quantitative. Le recours au questionnaire permet ainsi une inférence statistique pouvant vérifier les hypothèses énoncées et les compléter par des renseignements chiffrés.

Dans un premier temps, il convient de s'assurer que le besoin de connaissance puisse être comblé par l'utilisation d'une méthode de questionnement quantitatif. L'enquête par questionnaire ne peut s'appliquer de manière hasardeuse et nécessite un certain nombre de réflexions préalables. Il faut souligner que cet instrument d'investigation ne s'applique, avec pertinence, qu'aux objets mesurables. Un cadre théorique doit pré-exister afin que l'enquête par questionnaire puisse donner toute satisfaction. Pour résoudre un problème donné, il semble judicieux d'interroger des individus concernés par celui-ci. L'implication des individus et leur compétence pour le traiter sont donc présumées.

C. JAVEAU explique que « *des informations intéressantes et significatives peuvent être recueillies auprès de ces individus si on leur pose des questions appropriées, dont ils sont capables de saisir le sens, et auxquelles ils sont aptes à répondre pratiquement sur le champ* »<sup>65</sup>. Cette méthode n'est valable que si l'ensemble des individus concernés par le problème peut être représenté par une partie réduite de cet ensemble. Cette « *fraction, souvent très faible, (...) appelée échantillon, est choisie en fonction de la distribution statistique d'un nombre limité de critères choisis en raison de leur degré de caractérisation supposé très élevé* »<sup>112</sup>. Après manipulation informatique, le traitement des réponses récoltées met en évidence des tendances majoritaires et « *produit une représentation satisfaisante de la position de l'ensemble étudié à l'égard du problème censé le concerner* »<sup>112</sup>. Il apparaît donc indispensable de préalablement considérer la compatibilité entre l'objet de recherche et les contraintes de cette méthode.

L'usage de l'enquête par questionnaire, comme tout instrument d'investigation qui se propose d'éclairer les réalités sociales, soulève des problèmes à la fois éthiques et déontologiques. Un certain nombre de règles doivent ainsi être respectées. Lors de l'administration d'un questionnaire, bien que le parfait anonymat ne puisse être assuré, la confidentialité des répondants doit être garantie. Il est également nécessaire d'expliquer les objectifs réels de l'enquête et de préciser, sans ambiguïté, le commanditaire de la démarche. Il ne faut en aucun cas que les réponses données puissent être détournées du contexte dans lequel elles ont été obtenues car les répondants doivent être informés de la destination réelle de leurs réponses et de l'exploitation qui en résultera. Comme l'explique C. JAVEAU « *mentir sur les buts de l'enquête ou sur l'identité du commanditaire, pour*

---

<sup>65</sup> ALBARELLO L., DIGNEFFE F., HIERNAUX J-P., MAROY C., RUQUOY D., De SAINT-GEORGES P., 1995, Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin, 179 pages.

<sup>66</sup> JAVEAU C., 1988, L'enquête par questionnaire. Manuel à l'usage du praticien. Bruxelles, 3<sup>ème</sup> édition, Collections de l'Institut de Sociologie, Etudes de méthodologie, Editions de l'Université de Bruxelles, 138 pages.

*autant que ces mensonges puissent induire les répondants en erreur grave et les inciter à une confiance imméritée, voilà qui n'est pas seulement passible de réprobation d'un point de vue déontologique, mais aussi d'un point de vue éthique général* »<sup>67</sup>.

La mise en situation d'interview n'est pas sans ambiguïté. Elle demeure, en effet, artificielle et particulière. L'idéal voudrait que l'interview se structure autour de questions posées par l'intervieweur auxquelles répond de manière spontanée l'interviewé. « *En principe donc, la relation est purement instrumentale : l'intervieweur est un instrument de questionnement, et l'interviewé, un instrument de la réponse* »<sup>113</sup>. Cette mise en scène sous-entend que les deux protagonistes, emprunts d'une neutralité absolue, demeurent indifférents à la présence de l'autre. Ceci est bien évidemment une relation utopique. En réalité, l'interview met en scène deux individus qui interagissent en fonction de leur propre interprétation de la situation. Tel un rituel, l'intervieweur répète avec habitude sa technique de présentation alors que l'interviewé se réfère à des situations semblables, situation d'examen par exemple, dans lesquelles on exige de lui des réponses. Pour ce faire, il utilise sa propre technique de présentation et de réponse. C. JAVEA<sup>113U</sup> décrit cette situation comme étant à la fois conflictuelle et empathique :

- conflictuelle car elle se caractérise par « *l'irruption d'un intrus dans le cadre privé d'une personne* » qui même prévenue peut juger le moment inopportun, ce qui n'est pas sans conséquence quant à la nature des relations qui vont suivre lors de la passation du questionnaire ;
- et empathique car l'interviewé, conscient de la difficulté et de l'ingratitude du travail de son interlocuteur, « *peut vouloir lui simplifier la tâche en répondant de manière rapide, sans prendre trop la peine de réfléchir au sens des questions, voire même de la manière qui lui semble le mieux convenir pour plaire à l'intervieweur* ». De son côté, l'intervieweur peut être conscient du désagrément qu'occasionne son intrusion et va s'efforcer d'en réduire les effets, au risque de susciter l'indulgence des réponses.

Il convient alors d'être conscient des biais possibles de cette mise en situation et de ne pas accueillir la réponse d'autrui comme vérité objective. Le caractère standardisé et rigoureux de l'outil ne permet pas, à lui seul, de garantir la fiabilité des résultats obtenus par enquête.

Malgré ces précautions d'usage, les enquêtes par questionnaire sont en mesure de fournir des connaissances précises. Pour C. JAVEAU<sup>68</sup> les données communément mobilisables par les enquêtes par questionnaire peuvent être regroupées en trois catégories. Elles peuvent à la fois renseigner sur :

- les faits « *objectifs* » concernant l'environnement (habitat, structure familiale, milieu professionnel,...), les comportements (types d'activité, budget-temps,...) voire les

---

<sup>67</sup> JAVEAU C., 1988, L'enquête par questionnaire. Manuel à l'usage du praticien. Bruxelles, 3<sup>ème</sup> édition, Collections de l'Institut de Sociologie, Etudes de méthodologie, Editions de l'Université de Bruxelles, 138 pages.

<sup>68</sup> JAVEAU C., 1988, L'enquête par questionnaire. Manuel à l'usage du praticien. Bruxelles, 3<sup>ème</sup> édition, Collections de l'Institut de Sociologie, Etudes de méthodologie, Editions de l'Université de Bruxelles, 138 pages.



- caractéristiques personnelles des individus (âge, niveau de formation, revenu,...) ;
- les jugements subjectifs concernant des faits, des idées, des évènements ou des personnes qu'il s'agisse d'opinions, d'attitudes ou d'attentes ;
- les cognitions permettant de saisir « *des indices du niveau de connaissance des divers objets étudiés par l'enquête* »<sup>114</sup>.

Le questionnaire, pour recueillir ces différents types de connaissance, utilise des modes de questionnement spécifiques qu'il convient à présent de préciser.

Par définition, un questionnaire est un outil rigoureusement normalisé et ordonné par des questions structurées. Il s'agit d'un instrument d'investigation quantitatif standardisé à la fois dans sa construction, la formulation des questions qui le constituent et ses modes d'administration. La fiabilité des résultats chiffrés du questionnaire dépend de son immuable reproductibilité. L'ambiguïté, les aménagements de langage et les compléments d'information ne peuvent trouver leur place dans cette démarche puisque « *pour assurer la comparabilité des réponses de tous les sujets, il est absolument indispensable que chaque question soit posée à chaque sujet de la même façon, sans adaptation, ni explications complémentaires, laissées à l'initiative de l'enquêteur* »<sup>69</sup>. Comme l'explique J. FREYSSINET-DOMINJON, « *cette standardisation de la situation est un gage d'homogénéité des informations collectées au regard de l'exigence scientifique de fidélité de l'instrument, propriété selon laquelle les résultats ne changent pas quand celui-ci est manipulé par des personnes différentes* »<sup>70</sup>. Cela suppose que les questions soient parfaitement formulées et qu'elles fassent preuve d'une grande intelligibilité. Compte tenu de ces exigences, la rédaction d'un questionnaire nécessite un savoir-faire particulier. Il convient ainsi de préciser quelques principes de base permettant de mener à bien l'élaboration d'une enquête par questionnaire.

L'ensemble des questions qui façonnent le questionnaire doit nécessairement être compréhensible et explicite. Elles ne sont cependant pas indépendantes les unes des autres. Il convient, en effet, de prendre conscience qu'elles s'inscrivent dans un tout qu'elles structurent, le questionnaire, qui lui même en retour conditionne leur appréciation et donc les réponses qu'elles susciteront. Chaque question doit être interprétée en fonction de sa position dans le questionnaire. Pour mieux comprendre cet emboîtement structurel et les conséquences qu'il peut produire sur les résultats d'enquête, nous pouvons citer l'exemple d'une étude :

« *Au cours d'une enquête menée dans le cadre d'une étude de motivation sur les caméras d'amateur, on a, par inadvertance, posé la même question tout au début du questionnaire, et à la fin. C'était la question « envisagez-vous au cours des prochaines années d'acheter une caméra ? » (question posée à ceux qui n'en possédaient pas). À la fin d'un questionnaire de 30 minutes environ, le nombre des réponses positives à cette*

<sup>69</sup> GHIGLIONE R., MATALON B., 1992, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.

<sup>70</sup> FREYSSINET-DOMINJON J., 1997, Méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Montchrestein, Collection administration économique et sociale, 356 pages.

*même question avait presque doublé. C'est que, entre temps, on les avait fait parler de vacances, envisager des utilisations possibles de la caméra, etc. ; ce qui n'était qu'une possibilité lointaine au début, était devenu familier après une demi-heure »115.*

Le questionnaire doit également soigner la structure de ces questions et trouver une harmonie entre le cloisonnement des réponses induit par des questions fermées et l'expression libre induit par les questions ouvertes. La constitution des questions conditionne en effet l'implication de l'enquêté dans les réponses qu'il donne. L'introduction du questionnaire par des questions fermées risque d'orienter l'enquêté vers des réponses brèves et non détaillées. Cette impression de cadre pré-établi peut appauvrir les réponses spontanées lorsqu'elles seront souhaitées. Les questions initiales doivent être particulièrement soignées dans la mesure où elles doivent susciter l'intérêt de l'enquêté et lui donner envie de répondre.

L'enchaînement et la fluidité des questions conditionnent également la qualité générale du questionnaire. Le contenu des questions et la succession des thèmes abordés permettent d'assurer la cohérence de l'ensemble. Cela ne doit pas exclure la variété des formulations qui permet de rompre la monotonie pouvant mettre en péril l'administration de longs questionnaires. La durée acceptable d'un questionnaire dépend surtout de l'intérêt porté au sujet, de la manière dont les thèmes sont abordés et des conditions de passation. Il faut construire un questionnaire avec réalisme, sans oublier qu'il faudra l'administrer et l'exploiter. Cette phase d'exploitation des données doit être anticipée afin d'optimiser le questionnaire. Il faut que chaque question posée corresponde à un but précis d'avancement de la connaissance. Pour cela, il convient de vérifier la bonne compréhension des questions, s'assurer que certaines ne fassent pas double emploi, limiter les questions ou les formulations qui pourraient irriter l'enquêté,... Tous ces principes de construction font du questionnaire un outil difficile à élaborer ou tout doit être préalablement pensé, envisagé et testé. De la qualité de ces phases de construction dépend la qualité de l'enquête elle-même et des résultats obtenus.

L'ensemble des étapes de construction de l'approche subjective des représentations citadines, les outils utilisés, les modes d'administration et de traitement de l'information ont été largement développés. Avant d'entrer davantage dans le détail de l'instrumentalisation de la recherche, il semble nécessaire de déterminer les acteurs qui façonnent cette démarche d'évaluation de la qualité de vie.

## **2. Le panel d'acteurs nécessaire à la construction de la recherche**

---

Dans cette démarche heuristique d'évaluation de la qualité de vie quotidienne, la prise de contact avec les acteurs est essentielle. Cette méthode fondée sur la construction de l'objet de recherche et l'avancement progressif des connaissances donnant corps à la notion de qualité de vie suppose une réflexion approfondie sur les acteurs de cette recherche. S'interroger sur la qualité de vie impose de construire un modèle de raisonnement approprié. Nous avons évoqué les approches et les traitements lacunaires de cette question complexe qu'est la qualité de vie. Celle-ci ne peut être contenue dans un modèle simpliste d'analyse qui en nierait la complexité. Au lieu de chercher à simplifier cette notion en la mutilant, il semble plus judicieux d'appréhender sa complexité comme

une source de richesse. Pour considérer avec pertinence cette problématique, il convient alors d'identifier un ensemble d'acteurs empirique, directement ou indirectement, concerné par cette notion de qualité de vie.

## 2.1. La qualité de vie et son système d'acteurs

Il semble inopérant d'isoler les éléments qui composent la qualité de vie en espérant mieux la comprendre. Il apparaît nécessaire, au contraire, de rompre avec les processus d'analyse classique basés sur des démarches séparatistes qui consistent à réduire l'ensemble étudié à ses parties jugées isolément plus appréhendables. Au lieu de s'obstiner à vouloir découper le complexe pour mieux le comprendre, il semble préférable de considérer l'ensemble des éléments mis en cause ainsi que les relations qu'ils entretiennent entre eux. Ce paradigme scientifique est largement développé par les théories systémiques. Comme l'explique L. VON BERTALANFFY<sup>71</sup>, « *un tout est plus que la somme de ses parties* » dans la mesure où « *les caractéristiques constructives ne peuvent s'expliquer à partir des caractéristiques des parties prises isolément* ». En rupture avec la science classique qui tente d'isoler pour rendre intelligible, cette théorie s'appuie sur « *une étude scientifique des tout et des totalités* » structurée autour d'un système complexe d'éléments en interaction. La compréhension du tout s'impose ainsi comme une condition préalable à la compréhension de ses composantes.

C'est à partir de cette réflexion systémique et en s'inspirant de ces principes scientifiques que nous avons voulu aborder la qualité de vie. Davantage envisagée comme une notion d'usage que comme un véritable objet scientifique, la qualité de vie ne peut être contestée dans l'intérêt qu'elle suscite et la pertinence des raisonnements et des résultats qu'elle génère. La qualité de vie ne semble pas être contestable en tant que problématique scientifique, mais la manière dont elle est abordée suscite quelques discrédits. Notre travail de réflexion méthodologique souhaite inscrire la notion de qualité de vie dans une démarche constructiviste s'appuyant sur des principes pertinents et adaptés. Ce paradigme constructiviste est parfaitement résumé dans cette formule de G. BACHELARD<sup>72</sup> :

**« Et, quoiqu'on en dise, dans la vie scientifique, les problèmes ne se posent pas d'eux-mêmes. C'est précisément ce sens du problème qui donne la marque du véritable esprit scientifique... S'il n'y a pas eu de question, il ne peut y avoir connaissance scientifique. Rien ne va de soi. Rien n'est donné. Tout est construit. »**

Cette approche place la qualité du questionnement au cœur de la réflexion. La manière de s'interroger demeure au moins aussi importante que la solution elle-même et les processus de résolution. La formulation optimale du questionnement induit une parfaite connaissance du problème posé, ce qui permet de se munir des moyens les plus adaptés pour le résoudre. Il convient ainsi de formuler avec pertinence les questionnements qui

---

<sup>71</sup> VON BERTALANFFY L., 1993, Théorie générale des systèmes. Paris, Fayard, 350 pages.

<sup>72</sup> BACHELARD G., 1993. La formation de l'esprit scientifique : contribution à une psychanalyse de la connaissance. Paris, Edition J. Vrin, Collection Bibliothèques des textes philosophiques, 256 pages.

structurent la notion de qualité de vie : « *il faut apprendre à résoudre le problème qui consiste à poser le problème* »<sup>73</sup>. La qualité de vie ne peut donc être abordée a priori mais doit être envisagée au sein même du système qu'elle anime. Les questions qui gravitent autour de cette notion, en termes de définition, de perception, de mesure, peuvent trouver réponse dès lors que l'on place la problématique dans le bon champ. Comme le préconise E. FRIEDBERG<sup>74</sup>, la démarche consiste alors à « *traduire un problème* », en l'occurrence la qualité de vie quotidienne, « *en un réseau d'acteurs empiriques concernés directement ou indirectement par le traitement de ce problème* ». Il est également important de définir et d'analyser les relations qu'entretiennent les acteurs entre eux « *pour comprendre en quoi ce réseau forme un système* 119».

Se pose alors la question de l'identification de ce système d'acteurs. Qui peut, en fonction de ce qu'il est, de ce qu'il représente, des actions ou réflexions qu'il mène, être concerné par la qualité de vie ? Quelles sphères d'acteurs faut-il privilégier ? Quels sont les liens qui peuvent exister entre ces différents acteurs ? Tant de questions auxquelles il faut trouver une réponse. La démarche consiste alors à considérer la qualité de vie comme une réflexion particulière qui peut préoccuper un certain nombre d'acteurs et de considérer ceux-ci comme constitutifs d'un système permettant de saisir les perceptions et les définitions de cette notion. Le problème n'est plus alors de chercher les moyens de définir ou de qualifier la qualité de vie mais il s'agit de s'interroger sur la nature de ceux qui peuvent être suffisamment concernés par cette notion pour en rendre compte. Ce transfert de questionnement permet de décharger le chercheur d'une prise de position a priori et au contraire de s'appuyer sur un système de représentations jugé opérant. Il s'agit par conséquent d'envisager le système d'acteur concerné par cette notion de qualité de vie. Ce système paraît alors comme un postulat de départ qui permet tout d'abord de n'oublier personne dans la désignation des acteurs et sert surtout de base à la coproduction des critères de qualité de vie. Ce système doit essentiellement servir de référence à la coproduction d'une perception partagée de la qualité de vie.

Pour ce faire, il s'agit de définir précisément le schéma dans lequel peut se construire et s'organiser la qualité de vie. Sans pour autant étendre l'analyse à l'ensemble des champs possibles, il convient d'envisager les contextes adaptés à cette problématique à la fois géographique et urbaine et de cibler des domaines où la qualité de vie peut avoir un sens. Cette démarche doit permettre d'identifier les différentes sphères d'acteurs qui revendiquent, exigent, produisent, ou réfléchissent en faveur de la « *qualité urbaine* ». Chacun est alors considéré dans son cadre organisationnel propre avec des positions, des perceptions, des comportements particuliers. Cette caractérisation permet de considérer, ce que la sociologie des organisations a appelé, la « *rationalité limitée* » des acteurs. Cette relativisation de la rationalité permet de comprendre le contexte de chacun. La notion de rationalité limitée permet de s'imprégner de ce qu'est et représente l'acteur. La rationalité limitée « *est toujours le produit conjoint (...) d'un effet de position (elle dépend de la position qu'un décideur ou un acteur occupe dans un contexte d'action*

<sup>73</sup> Le MOIGNE J.-L., 1990, La modélisation des systèmes complexes. Paris, Dunod, 178 pages.

<sup>74</sup> FRIEDBERG E., 1997, Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée. Paris, Éditions du Seuil, Points Essais, 423 pages.

*donné et qui conditionne son accès aux informations pertinentes) et d'un effet de disposition (elle dépend des dispositions mentales, cognitives, affectives de ce même décideur qui sont toujours, en partie, préformées par une socialisation passée) »119. Bien que notre étude n'ait pas pour but d'analyser les décisions et les actions des acteurs, il s'agit de comprendre les logiques de chacun afin de saisir au mieux leurs perceptions et représentations de la qualité de vie.*

Il est nécessaire de préciser que nous sommes partis de l'analyse des systèmes d'acteurs de décision pour construire la dimension cognitive du système de représentation dont nous avons besoin. La démarche a volontairement été faite de séparer l'action de la dimension cognitive. Cette dimension décisionnelle du système d'acteurs sert néanmoins de fondement à l'approche plurielle du système de représentations et de constructions subjectives relatives à la qualité de vie.

Il convient alors de s'interroger sur les différents groupes d'acteurs pouvant être sensibilisés à cette notion de qualité de vie et en faire usage directement ou indirectement. Qu'il s'agisse de propagande, de programme ou d'orientation politique, de recherche scientifique, d'objet d'étude, de revendication ou d'aménagement, il convient d'identifier l'ensemble des acteurs concernés. Il a été exclu dès le départ, de se limiter à la perception des usagers pour approcher cette notion car seule la diversité des approches permet d'en restituer toute la complexité. Il est apparu plus pertinent de considérer la qualité de vie dans un système d'acteurs plus vaste. Ce choix méthodologique permet de comprendre comment la qualité de vie se construit pour les habitants qui vivent la ville au quotidien mais également à travers ceux qui produisent le territoire, gèrent, aménagent, policent, en pensant générer de la qualité de vie. Des sphères d'usage de cette qualité de vie sont alors définissables. Cette démarche permet de resituer la notion de qualité de vie dans un système de réflexion-décision-production-usage traduisible en un système d'acteurs empiriques. Sept groupes d'acteurs ont ainsi été identifiés. Ils se répartissent en deux sphères : la sphère des professionnels et celle des habitants. La **figure II.1.**, présentée ci-après, schématise les deux sphères d'usage de la qualité de vie et identifie les différents groupes d'acteurs qui les constituent.

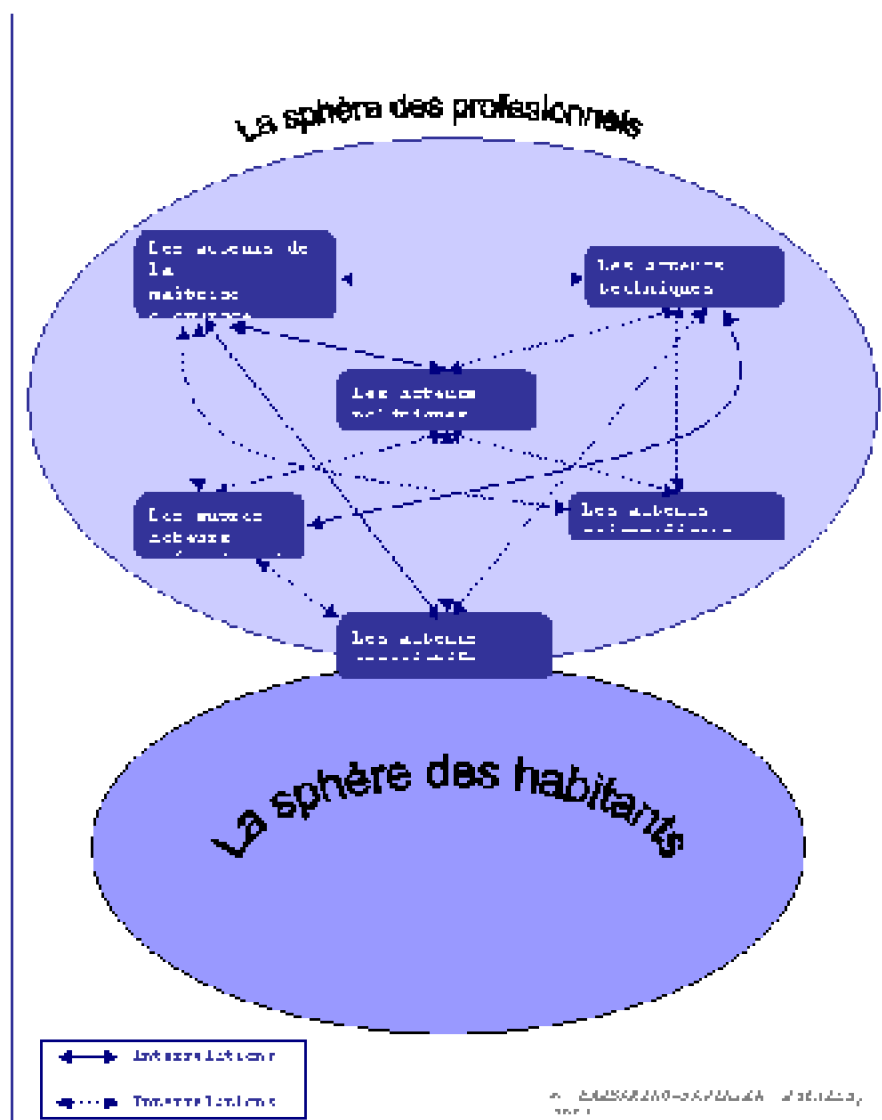


Figure II.1. Les sphères d'usage de la qualité de vie urbaine et son système d'acteurs

Les acteurs politiques sont constitués des dirigeants locaux à savoir les maires d'arrondissement ou leurs représentants comme les adjoints ou les directeurs de cabinet. Les acteurs de la maîtrise d'ouvrage publique qui pilotent et financent les projets urbains sont intégrés au travers des chefs de service des collectivités territoriales, à savoir dans notre cas, les services du Grand Lyon et de la Ville de Lyon. Les autres acteurs opérationnels, en charge de l'aménagement, de la production et de la gestion de l'espace urbain, se répartissent entre les promoteurs, les aménageurs qu'ils soient publics ou privés et les administrateurs de biens. Derrière la terminologie des « *acteurs techniques et des experts* », nous avons regroupé les corps de métier mettant en pratique, sur le territoire, des connaissances techniques et des facultés de diagnostic et d'évaluation spécifiques. Il s'agit d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes. Les acteurs scientifiques correspondent à ceux qui ont fait de l'espace urbain et de ses composantes un sujet de recherche. Les géographes, les urbanistes, les sociologues étudient ainsi la ville comme une source scientifique de connaissances. Les acteurs associatifs constituent

un groupe « *tampon* » entre la sphère professionnelle et les habitants. Ces acteurs sont les représentants d'unions volontaires pour défendre ou militer en faveur de causes particulières. Ce sont les porte-paroles de pratiques ou d'usages spécifiques autour desquelles s'organise la mobilisation. La sphère des habitants se structure enfin autour de ceux qui occupent et habitent ce territoire, il s'agit de ceux qui le vivent et en font usage quotidiennement. Ce système d'acteurs n'est qu'une représentation contextuelle adaptée à une problématique urbaine de qualité de vie quotidienne. L'identification de ces acteurs n'a donc rien d'immuable mais participe à la phase de construction de l'objet de recherche.

Pour poursuivre l'étude, nous avons porté un regard pragmatique sur ce système d'acteurs. C'est, en effet, à partir de cette répartition actorielle que doivent se réfléchir les modes d'échantillonnage nécessaires à notre recherche. Les deux sphères qui structurent ce système, ne semblent pas devoir bénéficier d'une approche et d'un traitement identiques. Pour les professionnels, il s'agit de prendre connaissance du point de vue des représentants de chacun des groupes. L'acteur professionnel doit ainsi nous renseigner sur sa propre façon de penser la qualité de vie en fonction de son milieu professionnel d'appartenance. Il ne s'agit cependant pas de lui conférer le rôle d'observateur de son propre milieu. Chacun doit s'exprimer en fonction de sa propre position, sans se faire le garant des représentations du groupe professionnel auquel il appartient. L'objectif n'est pas d'individualiser les perceptions de chacun des six groupes mais plutôt de se servir de ces six angles d'approche pour tendre vers une connaissance des systèmes de valeurs des professionnels. La spécificité de chacun doit permettre de renforcer, compléter, approfondir notre connaissance de la qualité de vie urbaine. La sphère des habitants inspire une démarche différente. Pour s'imprégner des représentations et des perceptions citadines, une approche quantitative, capable de conférer à la connaissance acquise un caractère général ou au moins mesurable, est nécessaire. Ces deux sphères induisent donc des approches différentes pour lesquelles il convient de trouver des modalités d'échantillonnage et des types d'échantillons adaptés. La **figure II.2.** propose une classification intéressante capable de clarifier des logiques de construction de l'échantillon en fonction des données recherchées.

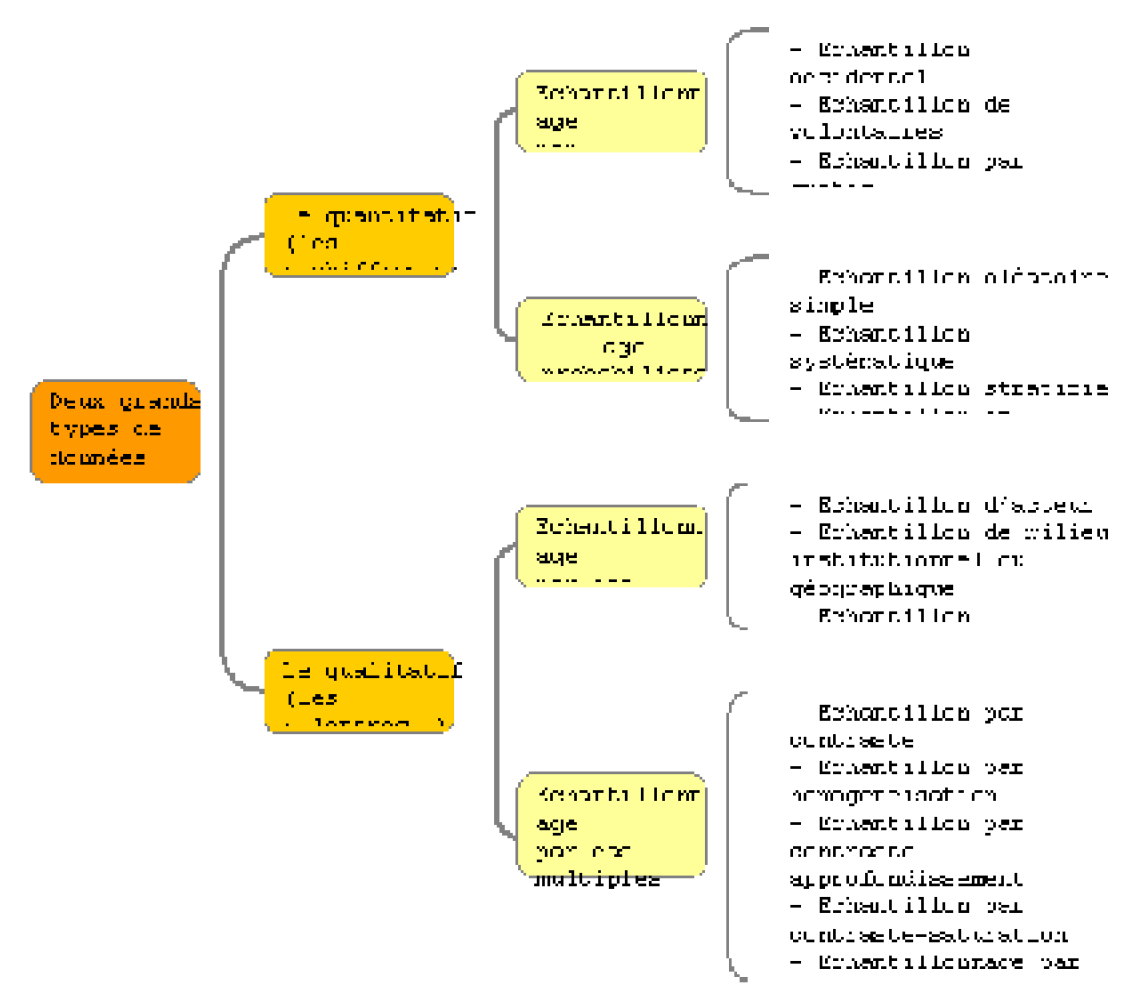


Figure II.2. Deux grands types de données, différentes modalités d'échantillonnage et différents types d'échantillons

Source : Alvavo P. PIRES, La recherche qualitative—Enjeux épistémologiques et méthodologiques, 1997.

Comme l'explique Alvavo P. PIRES <sup>75</sup>, « on doit réfléchir sur le statut des données pour parler de l'échantillon et non parler de l'échantillon pour réfléchir sur le statut des données ». Avant de déterminer les différentes modalités d'échantillonnage, il faut établir « une distinction stratégique » entre l'échantillon qualitatif et l'échantillon quantitatif. Dans notre étude, la perception des acteurs professionnels est davantage à envisager dans une logique qualitative d'approche des spécificités alors que l'appréciation de la perception des habitants nécessite une logique quantitative pour consolider l'avancement des

<sup>75</sup> DESLAURIERS J-P., GROULX L-H., LAPERRIERE A., MAYER R., PIRES A., POUPART J., Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives, 1997, La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.



connaissances. Il convient à présent, de définir précisément les logiques d'approches, les modalités d'échantillonnage, les types d'échantillon et de questionnement mis en oeuvre.

## 2.2. Les acteurs professionnels

Compte tenu de la diversité des acteurs qui composent la sphère professionnelle, il semble judicieux de privilégier la qualité et l'approfondissement du questionnement au détriment, peut-être, de la quantité d'enquêtes réalisées. L'échantillonnage est, certes, marqué par une faiblesse quantitative mais il n'a pas la volonté de produire des résultats représentatifs pour chaque groupe d'acteurs. Chacun des interrogés s'exprime en son nom propre en fonction de son vécu, de son expérience et de ses fonctions. Il s'agit d'appréhender des perceptions personnelles à la fois nourries et filtrées par des pratiques professionnelles. Les propos restent individuels et n'engagent que leurs orateurs. Le but n'est pas d'avoir une vision parcellaire par « *activité professionnelle* » mais plutôt de porter à connaissance une perception partagée de la qualité de vie. La démarche consiste ainsi à recueillir les propos des acteurs sans les contraindre à une restitution générale ou leur imposer le rôle de porte-parole des professionnels auquel ils appartiennent.

La sphère des professionnels, telle qu'elle a été précédemment présentée, implique un mode d'échantillonnage par cas multiples de micro-unité professionnelle. Comme l'explique Alvavo P. PIREs122, ce mode d'échantillonnage permet deux types de questionnement : des entretiens avec plusieurs individus ou des « *études collectives de cas* ». L'approche par entretien est plus appropriée à notre démarche car elle permet l'approfondissement des connaissances sans tendre vers une comparaison, comme le font les études de cas, en confrontant par exemple des milieux sociaux différents. Notre démarche est autre. Elle s'inscrit dans des orientations de recherche visant à « *appréhender et rendre compte des systèmes de valeurs, de normes, de représentations, de symboles propre à une culture ou à une sous-culture* »<sup>76</sup>. Pour cela il est important d'identifier des acteurs, pas nécessairement exemplaire par leur action ou leur expérience, mais suffisamment impliqués dans la « *culture* » du groupe auquel ils appartiennent pour pouvoir la véhiculer. C'est un représentant de cette « *culture* » que nous cherchons et non la représentativité statistique d'un groupe.

Cette représentativité statistique ne s'impose donc pas comme un critère majeur de sélection, c'est au contraire la diversification de l'échantillon qui structure la démarche. L'échantillonnage par cas multiples permet de donner une « *vision d'ensemble* » ou encore un « *portrait global* » d'une question de recherche, « *d'où l'idée de diversifier les cas de manière à inclure la plus grande variété possible, indépendamment de leur fréquence statistique* ». Pour la constitution de notre échantillon, nous avons adopté le « *principe de diversification externe* » qui est basé sur une diversification inter-groupe :

**« Il est surtout important de choisir des individus les plus divers possibles. (...) L'échantillon est donc constitué à partir des critères de diversification en fonction de variables qui, par hypothèse, sont stratégiques pour obtenir des exemples de la plus grande diversité possible des attitudes supposées à l'égard**

---

<sup>76</sup> MICHELAT G., 1975, cité par PIREs A., 1997, La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

**du thème de l'étude. »**

Dans le souci de restituer cette diversité des points de vue, nous avons constitué un échantillon par contraste. Celui-ci s'appuie sur l'identification du système d'acteurs précédemment exposé. Chacun des groupes professionnels jugés pertinents au regard de l'objet de recherche doit ainsi être « *représenté* » au sein de l'échantillon. Le contraste de l'échantillon est caractérisé par l'appartenance des acteurs à un des six milieux professionnels défini. Il convient à présent d'identifier avec précision et exhaustivité les acteurs de cet échantillon.

Pour construire notre échantillon d'acteurs, la seule exhaustivité que nous avons souhaitée s'explique par un souci d'équité politique. Chacun des neuf maires d'arrondissement a ainsi été sollicité pour participer à l'enquête. Comme le montre le tableau ci-après, tous les maires d'arrondissement n'ont pas personnellement répondu. Mais ceux qui n'ont pas jugé nécessaire ou qui ont été dans l'impossibilité de collaborer à ces travaux de recherche se sont tous fait représenter. Ainsi chacune des mairies d'arrondissement figure dans l'échantillon. Pour les autres groupes d'acteurs, le nombre d'interviewés a été limité à cinq par groupe. La taille de l'échantillon semble néanmoins pouvoir fournir des résultats bénéficiant d'une validité convenable.

Le choix des individus s'est donc effectué selon un certain nombre de critères croisés ou non :

- la notoriété de l'acteur : quelques personnes bénéficient d'un renom incontestable dans la mesure où elles sont connues d'une manière certaine et générale à la fois dans leur domaine de compétence mais souvent bien au-delà. C'est par exemple le cas du sociologue, Yves Grafmeyer, à l'origine de plusieurs ouvrages de références pour le monde universitaire et professionnel de l'urbanisme. Dans un autre domaine, Paul Scherrer est reconnu comme une « *figure* » lyonnaise pour la durabilité et l'efficacité de son engagement au sein des comités d'intérêts locaux et des associations d'usagers.
- une affinité particulière pour le thème de la qualité de vie ou une compétence spécifique dans ce domaine. Christine ZANIN a, par exemple, analysé, dans sa thèse de doctorat de géographie dirigée par le professeur Thérèse SAINT-JULIEN (1988), les disparités spatiales de la qualité de vie entre les principales villes françaises. Chantal BERDIER a, par exemple, présenté une partie de ces travaux de recherche lors de la deuxième conférence internationale sur la qualité de vie dans les villes, organisée en 2000 par l'université de Singapour.
- les responsabilités de l'acteur : de part leur fonction, un certain nombre d'acteurs ont des implications directes ou indirectes sur la qualité de vie du plus grand nombre. C'est le cas des directeurs de service du Grand Lyon ou de la Ville de Lyon, du directeur de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, de l'Institut d'urbanisme de Lyon et bien évidemment des maires d'arrondissement qui participent, à leur manière, à la réflexion, l'élaboration et l'aménagement de la ville.
- la légitimité de l'acteur : certaines fonctions confèrent un caractère incontournable à

ceux qui les occupent. C'est par exemple le cas de Catherine FURET qui occupe actuellement le poste d'architecte conseil de la Ville de Lyon. Elle a en charge l'instruction des permis de construire de la ville et participe à l'élaboration des recommandations architecturales.

- le positionnement distinctif de l'acteur : les représentants d'habitants, de commerçants ou d'usagers défendent une cause particulière. Ces acteurs sont les relais d'une prise de position collective suffisamment préoccupante pour qu'elle suscite un regroupement associatif autour d'intérêts communs pouvant être ceux de l'habitant, du piéton, du cycliste ou du petit commerçant. Ce positionnement professionnel spécifique se retrouve également au sein de corps de métier typiques. Il semble ainsi intéressant de prendre connaissance du point de vue d'un paysagiste ou d'un architecte H.Q.E. (Haute Qualité Environnementale), spécialiste de la maîtrise de l'énergie.
- l'influence de l'acteur ou du groupe auquel il appartient dans le domaine d'activité qu'il exerce. C'est le cas, par exemple, des promoteurs et des aménageurs qui sont partiellement en charge de l'aménagement de l'espace urbain.

Il est bien entendu que l'ensemble des acteurs qui répondait à un ou plusieurs de ces critères n'a pas été intégré à l'étude. De la même manière, ceux qui n'y figurent pas ne le doivent pas à un manque de notoriété, de légitimité ou de positionnement singulier. Il n'est pas envisageable d'intégrer l'ensemble de ceux qui aurait pu répondre à ces exigences. Il a donc fallu faire des choix, prendre en compte les disponibilités de chacun et l'exigence d'obtention de résultats rapides.

**Tableau II.2. Liste des contacts professionnels**

De la qualité de vie au diagnostic urbain, vers une nouvelle méthode d'évaluation.

Types d'acteurs	Noms	Fonctions	Organismes
Les acteurs politiques	Pierrette Augier	Maire	Mairie du 9 <sup>ème</sup> arrondissement
	Françoise Besnard	Adjointe	Mairie du 1 <sup>er</sup> arrondissement
	Dominique Bolliet	Maire	Mairie du 4 <sup>ème</sup> arrondissement
	Denis Broliquier	Maire	Mairie du 2 <sup>ème</sup> arrondissement
	Nicole Chevassus	Maire	Mairie du 6 <sup>ème</sup> arrondissement
	Alain Devornique	Directeur de cabinet	Mairie du 8 <sup>ème</sup> arrondissement
	Jean-Pierre Flaconnèche	Maire	Mairie du 7 <sup>ème</sup> arrondissement
	Serges Gomes	Adjoint	Mairie du 3 <sup>ème</sup> arrondissement
	André Pelletier	Directeur de cabinet	Mairie du 5 <sup>ème</sup> arrondissement
Les acteurs de la maîtrise d'ouvrage	Jean-Louis Azéma	Directeur du Service des espaces publics	Grand Lyon
	Odile Charvin	Directrice du Service Urbanisme opérationnel	Grand Lyon
	Dominique Prat	Directeur de l'aménagement urbain	Ville de Lyon
	Michel Rouge	Responsable de la Mission habitat	Grand Lyon
	Michel Soulier	Responsable territorial de Développement du Secteur Centre	Grand Lyon
Types d'acteurs	Nom	Fonction	Organisme
Les acteurs opérationnels	Jean-Louis Debauge	Directeur	SERL
	Joseph Ilardo	Président directeur général	Régies Vendôme – Vendôme Syndic
	Jean-François Marotte	Président	Cogedim-Ric
	Guy Pasquier	Délégué régional	Foncier Conseil
	Alain Vallet	Responsable de développement	OPAC du Rhône – Pôle patrimoine et développement
Les experts et techniciens	François Brégnac	Directeur général adjoint	Agence d'urbanisme pour le développement de

	Philippe Duval	Directeur	l'agglomération lyonnaise Agence locale de l'énergie de l'agglomération lyonnaise
	Catherine Furet	Architecte conseil	Ville de Lyon
	Didier Larue	Paysagiste	Agence Didier Larue
	Guy Vanderaa	Architecte urbaniste	Guy Vanderaa architecte
Les acteurs associatifs	Cécile Chetail	Présidente	Fédération des associations des commerçants des axes Jean Jaurès
	Denis Eyraud	Président	Union des comités d'intérêts locaux
	Claude Jacquaz	Président	Droits du piéton
	Georges Pithioud	Président	Lyon vélo
	Paul Scherrer	Président	Comité d'intérêts locaux – Centre presque île
Les acteurs scientifiques	Chantal Berdier	Maître de conférences	INSA – Génie civil et urbanisme, équipe Développement urbain
	Marc Bonneville	Directeur	Institut d'urbanisme de Lyon
	Viviane Claude	Professeur d'université	Institut d'urbanisme de Lyon
	Yves Grafmeyer	Sociologue – Vice-président chargé de la recherche	Université Lumière Lyon 2
	Christine Zanin	Maître de conférences en géographie	Université Lumière Lyon 2

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Notre échantillon d'acteurs se structure donc autour de ces trente-quatre contacts professionnels. Chacun de ces individus a été contacté pour apporter sa contribution à cette étude. Pour cela, les professionnels ont individuellement été soumis à un entretien semi-directif suivis de l'administration d'un questionnaire. Nous avons choisi de compléter l'approfondissement des connaissances qualitatives mobilisables par entretien, par une approche quantifiable issue d'un questionnement plus fermé et directif afin de tendre vers une comparabilité des résultats entre la sphère des professionnels et celle des habitants. Cette étude permet l'identification des besoins et des attentes en matière de qualité de vie mais vise également la mise en évidence des singularités et des distorsions entre les perceptions professionnelles et celles des habitants. Il est donc nécessaire d'avoir un socle compatible et comparable de travail. Il convient, à présent, de poursuivre la présentation des acteurs en précisant la manière dont la population a été intégrée à notre recherche.

### 2.3. Des habitants au « laboratoire social »

Pour reprendre l'approche de R. E. PARK<sup>77</sup>, « *la ville est la conjonction, en perpétuelle redéfinition, d'une société complexe et d'un espace différencié* ». Pour poursuivre notre étude, il faut saisir les représentations de cette « *société complexe* » habitant sur cet « *espace différencié* » qu'est la ville. L'enjeu est de comprendre le milieu urbain pour mieux en analyser les régularités et les variations. Cette volonté de compréhension des phénomènes à la fois sociaux et urbains, nous renvoie aux fondements de l'écologie urbaine décrite par l'école de Chicago. « *L'écologie humaine* » se définit « *comme l'étude des relations spatiales et temporelles des êtres humains en tant qu'affectés par des facteurs de sélection, de distribution et d'adaptation liés à l'environnement* »<sup>128</sup>. La répartition des individus ne s'opère pas de manière hasardeuse mais répond à des phénomènes complexes d'attraction, de répulsion, de regroupement, de filtrage, de ségrégation voire d'exclusion qu'il convient de prendre en compte. « *L'écologie humaine s'intéresse fondamentalement à l'effet de position, à la fois dans le temps et l'espace* »<sup>128</sup>. Cet effet de position est décrit comme « *la place d'une communauté donnée par rapport à d'autres, mais aussi la localisation de l'individu ou de l'institution au sein de la communauté elle-même* »<sup>128</sup>. La prise en compte de cette position semble essentielle à la compréhension globale des phénomènes. Comme l'explique R. E. PARK, « *la position des individus les uns par rapport aux autres dans la communauté constitue, dans la mesure où cette position peut être décrite en termes généraux, ce que Durkheim et son école appellent l'aspect morphologique de la société* »<sup>128</sup>. C'est en se basant sur ces phénomènes de localisation et de position que nous avons décidé d'asseoir notre démarche d'appropriation et de compréhension des perceptions citadines.

Le but de notre démarche est d'aborder la notion de qualité de vie quotidienne à travers les représentations et les perceptions des habitants d'une ville pour les rendre intelligible. Celle-ci suppose une prise de contact directe avec la population résidente. Il s'agit d'interroger les habitants sur leur perception de la qualité de vie, les critères qu'ils jugent nécessaires à son évaluation en fonction de leur pratique, leur usage et leur situation sociodémographique propre. Cette démarche de questionnement a pour ambition de produire une connaissance générale à partir de considérations individuelles. Pour saisir le collectif, il faut commencer par investir l'individu. Il s'agit alors de cerner les aspirations et les attentes « *du citadin* », de « *l'habitant* », mais derrière cette appellation générique se cache des diversités que l'on ne peut nier. Tendre vers l'identification d'un profil moyen suppose des précautions méthodologiques importantes pour se prémunir d'interprétations et de généralisations hâtives voire abusives. Pour ce faire, il semble préférable de ne pas chercher à appréhender la ville dans sa globalité mais d'adopter un principe de positionnement capable d'opérer une distinction préalable entre les milieux urbains et sociaux. Il paraît ainsi plus pertinent de ne pas chercher à définir les représentations et les attentes du « *citadin moyen* » mais au contraire de considérer la position qu'occupent les individus les uns par rapport aux autres au sein de la ville. La prise en compte de cette position qui suppose de considérer le contexte à la fois urbain et

---

<sup>77</sup> GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 1990, L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine. Paris, Nouvelle édition, RES Champ Urbain, Aubier, 378 pages.

social de l'individu permet une démarche opérante.

Au lieu d'interroger de manière aléatoire la population d'une ville, il semble préférable de construire des échantillons particuliers à partir de contextes différenciés. C'est en intégrant ces notions de position et de contexte que se construisent les « *laboratoires sociaux* » donnant sens à notre démarche. Afin d'optimiser notre prise de contact avec les habitants, l'échantillon doit ainsi être problématisé. L'habitant ne doit pas être considéré arbitrairement par sa simple fonction d'habiter mais il doit être choisi en fonction de la position sociale et géographique qu'il occupe. Cette démarche requiert une connaissance précise du territoire et suppose d'opérer un choix en fonction de critères prédéfinis. L'identification du contexte repose sur une distinction à la fois sociale, à travers les profils démographiques et socioprofessionnels des habitants, et spatiale en termes de potentialités et de carences des cadres de vie.

Considérer la « *morphologie* » du milieu dans la construction même de l'échantillonnage permet à la fois de réduire l'ampleur de l'échantillon, de rationaliser le questionnement et d'optimiser les résultats obtenus. C'est pourquoi nous avons préféré considérer un nombre restreint d'entités très différentes en termes de structure sociale et de cadre de vie. Cette résolution permet de cibler préalablement des configurations sociales et urbaines connues et par là même de limiter le nombre de personnes à interroger.

D'une manière pragmatique, cette méthode d'évaluation s'appuie sur le territoire de la ville de Lyon. Le terrain d'étude en lui-même n'influe pas sur la méthodologie, c'est la connaissance du territoire qui importe. Dans notre cas, nous avons identifié trois « *quartiers* ». La démarche adoptée n'est pas celle de la mise en concurrence mais au contraire celle de la concordance et du rapprochement. En considérant des territoires hétérogènes habités par des populations aux profils dissemblables, nous souhaitons mettre l'accent sur la récurrence et la convergence des perceptions et des représentations. Il ne s'agit pas de nier les spécificités des entités étudiées mais davantage de considérer les éléments qui construisent les perceptions de la qualité de vie quels que soient le profil de l'individu et les qualités des espaces dans lequel il vit.

Il faut cibler pour optimiser le questionnement mais l'objectif d'orienter ce dernier en fonction de la position des milieux urbains et sociaux n'est pas sans contrainte. Pour mener à bien cette démarche, il est nécessaire de disposer d'une connaissance très fine du territoire étudié. Celle-ci doit également être mobilisable sur des territoires pertinents en termes de regroupement social et de morphologie urbaine. Ces milieux doivent également pouvoir fournir des données quantifiables nécessaires à l'ébauche d'un portrait social. Cette double exigence nous contraint à disposer d'un découpage territorial capable de rendre compte de ce que R. E. PARK a appelé des « *aires naturelles* » tout en permettant une mise à disposition de données quantitatives. L'ouvrage d'Y. GRAFMEYER et I. JOSEPH<sup>78</sup> reprend la description des « *aires naturelles* » de R. E. PARK et nous permet de préciser les contraintes de la démarche. Selon l'auteur, dans tout milieu urbain, « *il y a une divergence souvent étonnante entre les manières d'être, les modes de vie et*

---

<sup>78</sup> GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 1990, L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine. Paris, Nouvelle édition, RES Champ Urbain, Aubier, 378 pages.

*les perspectives dans chacune des aires urbaines. La distribution par sexe et par âge, peut-être l'indicateur le plus significatif de la vie sociale, varie de manière frappante d'une aire naturelle à l'autre. (...) Tout cela signifie l'importance de la localisation, de la position, de la mobilité comme critère d'évaluation, de description et finalement d'explication des phénomènes sociaux ».* Cette seule citation permet de comprendre l'enjeu de disposer d'un zonage territorial à la fois signifiant pour ceux qui le vivent et signifié à travers des indicateurs mesurables.

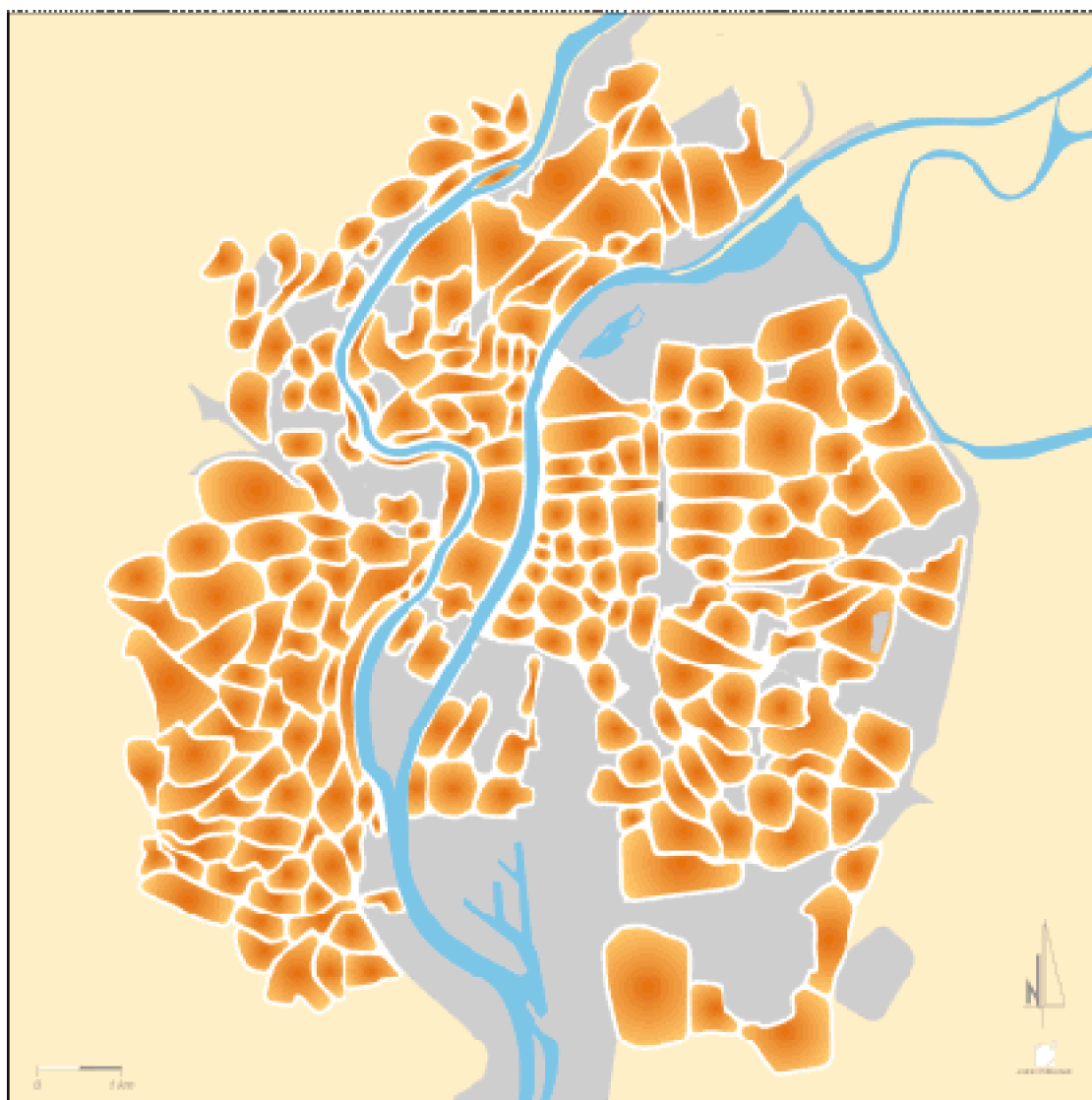
L'enjeu est alors d'utiliser un découpage du territoire ayant du sens pour ceux qui l'habite tout en répondant aux exigences de la contrainte statistique. Cette seule problématique pourrait faire l'objet d'une recherche à part entière. Là n'est pas notre but. La problématique de notre travail est ailleurs mais elle suppose, pour prétendre à des résultats fiables, de tendre vers cette quête. Comme il sera développé plus amplement ultérieurement, le découpage à la fois sensé, légitime et pertinent de l'espace n'est pas sans poser question. Les limites « *de quartiers* », « *d'aires* » ou « *de bassins* », quel que soit le nom qu'on leur donne, évoluent selon la perception des habitants mais aussi en fonction des choix et des priorités des analystes qui se penchent sur ces territoires. Pour notre part, nous avons besoin d'un espace de compromis permettant d'identifier un territoire de regroupement, presque naturel selon R. E. PARK130, d'individus ayant un portrait social proche et la nécessité de pouvoir statistiquement mettre en lumière l'existence de ce profil typique.

Cet espace de compromis, nous l'avons trouvé dans l'utilisation d'un découpage spécifique du territoire. Cette solution permet en effet de se détacher des découpages administratifs opérés par l'INSEE. Ceux-ci, bien que pourvoyeurs d'une quantité considérable de données statistiques ne correspondent à aucune réalité spatiale ou sociale de l'espace. Les découpages subjectifs qui produisent l'espace perçu et vécu, bien que traduisant des représentations, des sentiments d'attachement, de valorisation, voire de dévalorisation, ne peuvent, quant à eux, rendre compte d'aucune base quantitative. C'est pourquoi, pour poursuivre notre étude, nous avons dû entreprendre la construction d'un découpage spécifique capable de mettre à notre disposition un véritable « laboratoire » spatial et social. Pour ce faire, nous avons pris pour référence une délimitation pré-existante qui semble à la fois judicieuse et appropriée aux exigences de notre analyse. Ce découpage spécifique est le fruit d'un travail collectif élaboré en 1995 par Pierre BUISSON et ses collaborateurs de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Loin de proposer une délimitation absolue et universelle, cette approche se veut originale et audacieuse.

Le but de la démarche menée à l'époque par l'Agence d'urbanisme était de disposer d'une représentation des bassins de vie et ce sur l'ensemble du centre de l'agglomération lyonnaise. Ce découpage prend en compte les réalités sociales et spatiales de l'agglomération et doit permettre de structurer l'espace en fonction des lieux de vie. Cette cartographie tient compte des axes commerciaux, des équipements, des services structurants ainsi que des pratiques citadines permettant de cerner des aires de polarisation. Ces bassins de vie sont également fonction des héritages et de l'évolution historique des quartiers, des éléments physiques du milieu, des continuités morphologiques ou des discontinuités urbaines. Cette délimitation prend en considération



les ruptures du tissu urbain provoquées par les infrastructures de transports comme les voies ferrées, les autoroutes (A43, A42, A6) et les axes de circulation rapide comme le boulevard Laurent Bonnevey qui ceinture l'est de Lyon ou encore les axes de contournement. Comme le montre la **carte II.1.**, tout ce qui ne constitue pas des lieux de vie reste exclu du découpage. C'est par exemple le cas des cimetières, des gares, des hôpitaux, des grandes zones d'espace vert, des infrastructures commerciales, industrielles (usine à gaz, marché de gros) ou portuaires. Bien que les habitants n'aient pas été directement associés à cette démarche, l'auteur principal de cette cartographie a mis son expérience professionnelle et sa profonde connaissance du terrain au service d'une représentation à la fois réfléchie et consensuelle de l'espace. Les limites et la toponymie des quartiers ont été confrontées aux opinions et représentations d'autres professionnels. Ce découpage a ainsi été validé par ceux qui connaissent le territoire, qui y mènent des actions et qui demeurent en contact avec la population résidente.



Carte II.1.





*de campagne mais des habitations pour des personnes disposant de faibles moyens ».* Par souci d'économie, le quartier se structure donc autour de petites parcelles (moins de 1 000 m<sup>2</sup>) et de rues étroites. Le projet permet de répondre à l'extension de la population que connaît la rive gauche de Lyon et offre, par son éloignement, la sécurité recherchée suite aux inondations précédentes qui ont marqué les consciences. Aujourd'hui encore, ce quartier conserve une dominante de maisons individuelles et de petits jardins (cf. la **carte II.4.**). Bien que les maisons les plus petites aient disparu au profit d'immeubles, ce quartier continue de se caractériser par une faible densité de population et possède encore un centre de village.

Le quartier du Plateau de la Duchère est né dans les années soixante sur le plateau du 9<sup>ème</sup> arrondissement jusqu'alors épargné par les constructions. Une cité faite de gigantesques barres d'habitation face à la Saône voit ainsi le jour et accueille rapidement des vagues successives de peuplement (cf. la **carte II.5.**). Bien que géographiquement éloignée du centre de la ville, cette nouvelle cité permet aux classes moyennes vivant dans les quartiers dégradés du centre ville, d'accéder pour la première fois au confort. Comme l'explique A. SCHWARTZ <sup>80</sup>, « *la perception des lieux varie suivant les personnes, tantôt négative, tantôt positive (...). Les gens ont regretté certes, les rues commerçantes et animées du centre ville, mais beaucoup vivaient dans des appartements anciens, avec un confort minimum, situés dans des rues où le soleil ne pénétrait qu'à de rares moments* ». Aux habitants de la première heure s'ajoutent des vagues successives de nouveaux arrivants. Siège d'accueil de la communauté rapatriée d'Algérie, la Duchère symbolise le déracinement. Cette fonction d'accueil perdure et le quartier, après les rapatriés d'Afrique du nord, héberge des populations démunies, souvent en exil qui doivent s'adapter à de nouvelles conditions d'existence.

---

<sup>80</sup> SCHWARTZ A., 1993, 30 ans de vies à la Duchère ou les mémoires d'un grand ensemble. Lyon, Ecole et Quartier, Edition UTINAM, 125 pages.

## QUARTIER CENTRE CROIX-ROUSSE



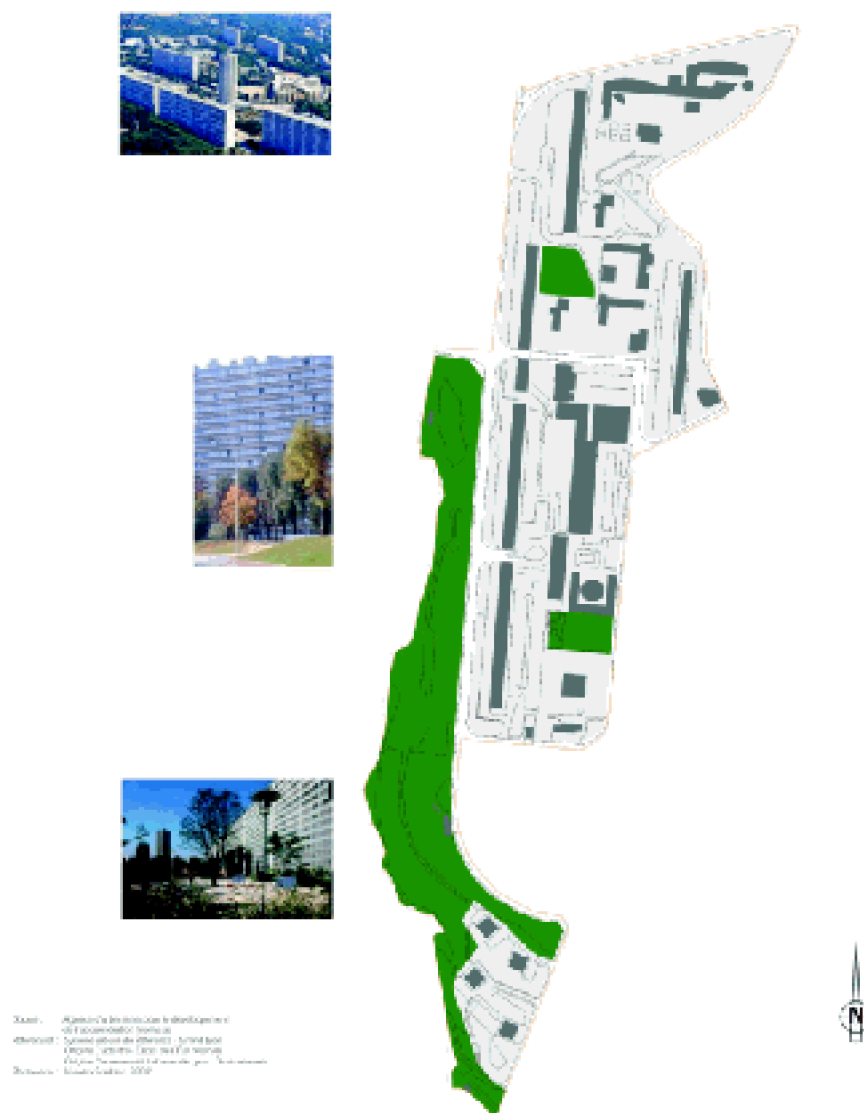
Carte II-3 : quartier centre Croix-Rousse



Source : Agence d'urbanisme pour le développement  
de l'agglomération lyonnaise  
Rédaction : Agence d'urbanisme pour le développement  
de l'agglomération lyonnaise  
Édition : Agence d'urbanisme pour le développement  
de l'agglomération lyonnaise, 2005



Carte II-4 : quartier Montchat-Chambovet



Carte II-5 : carte du plateau de la Duchère

La municipalité est très impliquée dans le développement du quartier. Dès lors, il fait l'objet de dispositifs et d'investissements particuliers. Aujourd'hui ce quartier bénéficie de la politique de Développement Social Urbain (DSU). Cette procédure, utilisée pour les quartiers repérés en grandes difficultés, permet d'agir sur la réhabilitation et l'amélioration de l'animation. Ce dispositif fixe un cadre contractuel permettant de mutualiser les moyens d'intervention à la fois humains et financiers. Cette procédure coordonne également les actions locales par le biais d'un partenariat institutionnel permettant de renforcer l'urbanité du quartier, d'améliorer le cadre de vie et de conforter le lien social.

Les cartes ci-jointes (**carte II.3.**, **carte II.4.** et **carte II.5.**) présentent et illustrent chacun de ces trois quartiers. Il convient à présent d'en préciser le profil.

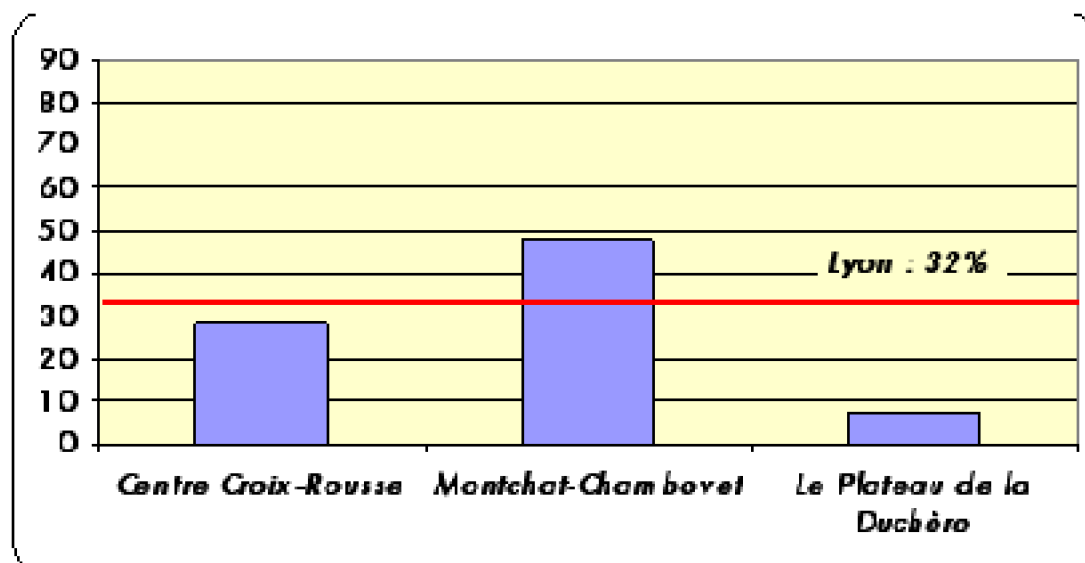
Chacune de ces trois entités possède une morphologie urbaine très spécifique. Comme le montre le **tableau II.3.**, qu'il s'agisse du statut d'occupation ou des caractéristiques des résidences principales, ces trois quartiers ont un profil très différent.

Tableau II.3. Morphologie urbaine des trois quartiers d'étude

Quartiers	Variables	CENTRE CROIX-ROUSSE	MONTCHAT-CHAMBOVEL	LE PLATEAU DE LA DUCHÈRE	LYON
RÉSIDENCES PRINCIPALES	Nombre de résidences principales	2125	1088	1657	216157
	Part des propriétaires (en%)	28	48	7	32
	Part des locataires HLM (en%)	11	24	87	18
	Part des maisons individuelles (en%)	3	38	1	3
	Part des logements dans un immeuble collectif (en%)	95	57	99	95

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Les trois graphiques suivants permettent d'illustrer ces données et de mieux comprendre la répartition statistique des critères présentés.

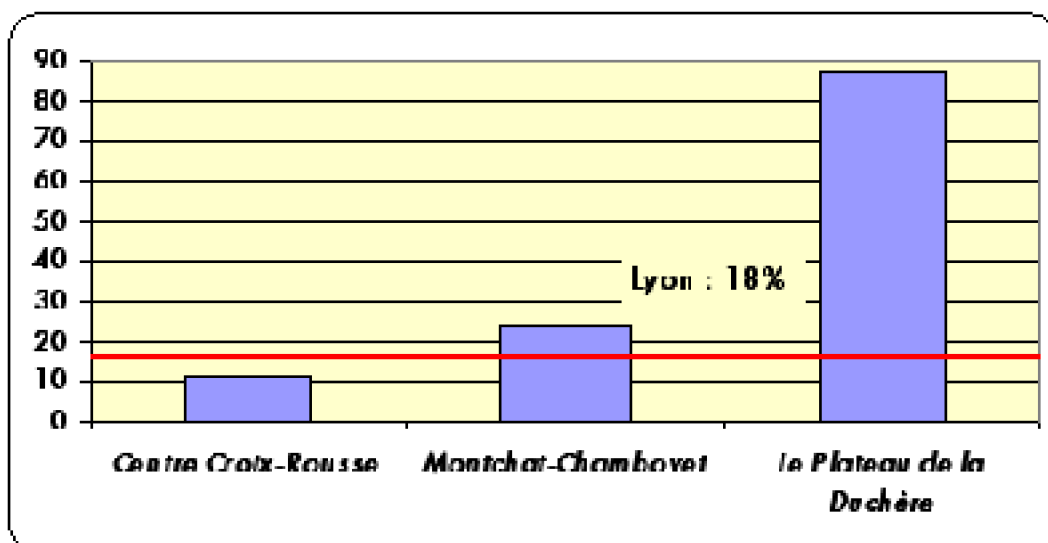


Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique II.1. Répartition de la part des propriétaires

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

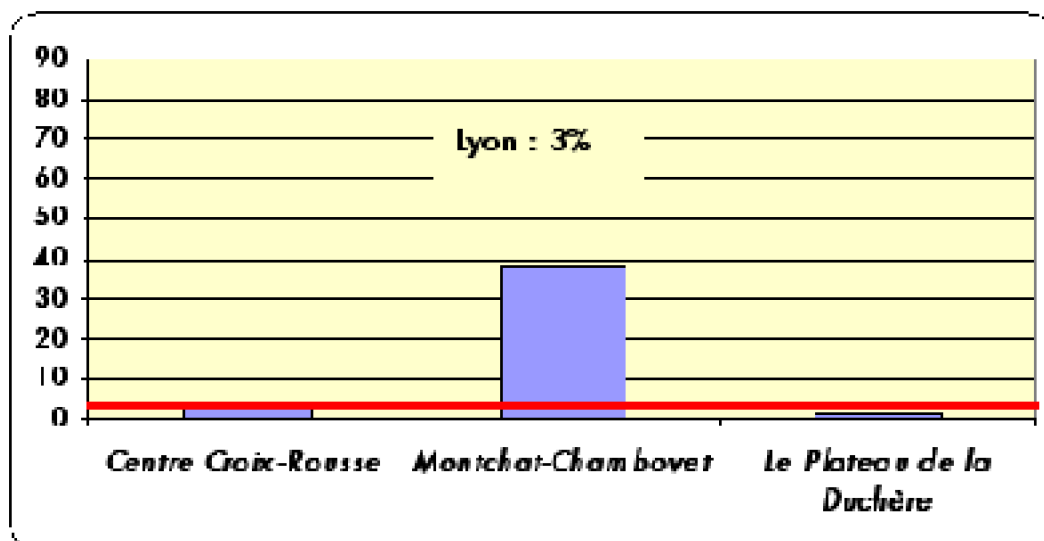




Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique II.2. Répartition de la part des locataires H.L.M.

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.



Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique II.3. Répartition de la part des maisons individuelles

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Le quartier Centre Croix-Rousse s'inscrit dans un profil urbain moyen en étroite correspondance avec le profil global de la ville de Lyon. Qu'il s'agisse du statut d'occupation au vue de la part des propriétaires et des locataires H.L.M. (**graphique II.1. et II.2.**) ou des caractéristiques des résidences principales, quant à la répartition entre habitat collectif et individuel (**graphique II.3.**), le quartier Centre Croix-Rousse se situe

dans la moyenne communale. Sa morphologie urbaine est celle d'un centre urbain dense sans autre particularité apparente. Les quartiers Montchat-Chambovet et Plateau de la Duchère sont quant à eux en rupture antinomique avec ce profil moyen. Bien que la part des locataires H.L.M. y soit plus élevée (+6 points par rapport à la moyenne communale), le quartier Montchat-Chambovet compte notamment une part très importante de propriétaires (48% soit 16 points de plus que la ville de Lyon). Ce quartier se caractérise surtout par un habitat individuel exceptionnellement dense pour la commune dans la mesure où 38% des résidences principales sont des maisons individuelles, contre 3% pour la ville de Lyon (**graphique II.3.**). Le quartier du Plateau de la Duchère se distingue, quant à lui, par un statut d'occupation largement dominant : 87% des habitants sont ainsi des locataires H.L.M. pour seulement 7% de propriétaires. La part des logements collectifs est également légèrement plus importante que sur la ville de Lyon (soit 4 points de plus), (cf. **graphique II.1. et II.2.**).

Ces trois quartiers connaissent également des disparités quant à leur profil démographique. Le tableau ci-après présente quelques variables générales telles que la répartition de la population par classe d'âge ainsi que des indicateurs permettant de caractériser le niveau de formation de la population de plus de quinze ans.

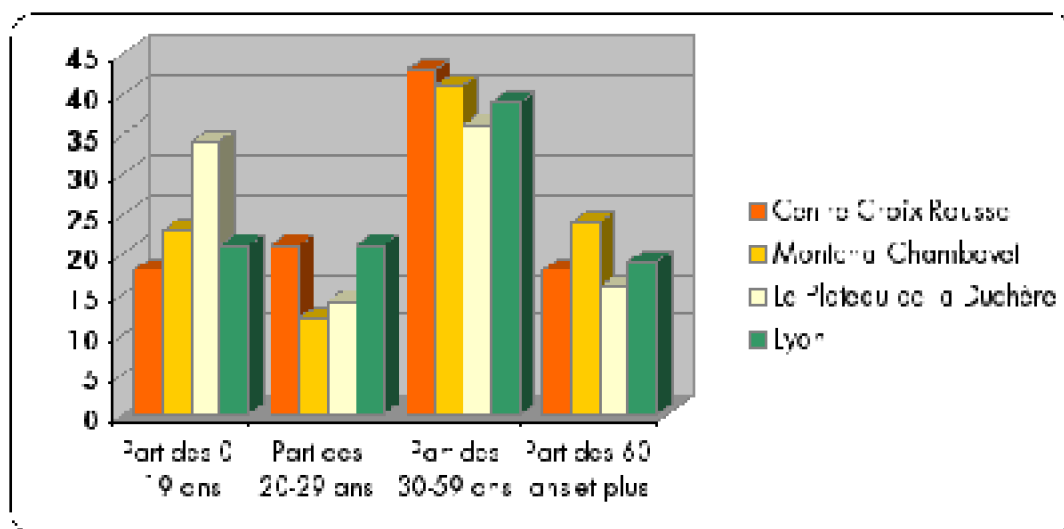
**Tableau II.4. Profil démographique des trois quartiers d'étude**

**DEUXIEME PARTIE. LES METHODES D'ANALYSE necessaires a l'EVALUATION DE LA QUALITE DE VIE**

Quartiers Variables		CENTRE CROIX-ROUSSE	MONTCHAT-CHAMBOVET	AMBOVET PLATEAU DE LA DUCHÈRE	LYON
DÉMOGRAPHIE	Population totale	3868	2381	4382	445452
	Evolution annuelle entre 1990 et 1999 (en%)	+ 1.4	- 0.4	- 1.5	+ 0.8
	Taille des ménages	1.9	2.2	2.8	1.9
CLASSES D'ÂGE	Part des 0-9 ans (en%)	10	10	17	10
	Part des 10-19 ans (en%)	8	13	17	11
	Part des 20-29 ans (en%)	21	12	14	21
	Part des 30-49 ans (en%)	33	26	27	28
	Part des 50-59 ans (en%)	9	14	9	11
	Part des 60 ans et plus (en%)	18	24	16	19
NIVEAU DE FORMATION	Part des plus de 15 ans en cours d'étude (en%)	11	12	15	16
	Part des sans diplôme ou niveau BEPC (en%)	31	29	52	29
	Part des CAP – BEP (en%)	14	15	18	15
	Part des niveaux bacs et bacs professionnels (en%)	11	12	7	12
	Part des niveaux bac+2 et diplôme supérieur (en%)	33	32	8	28

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

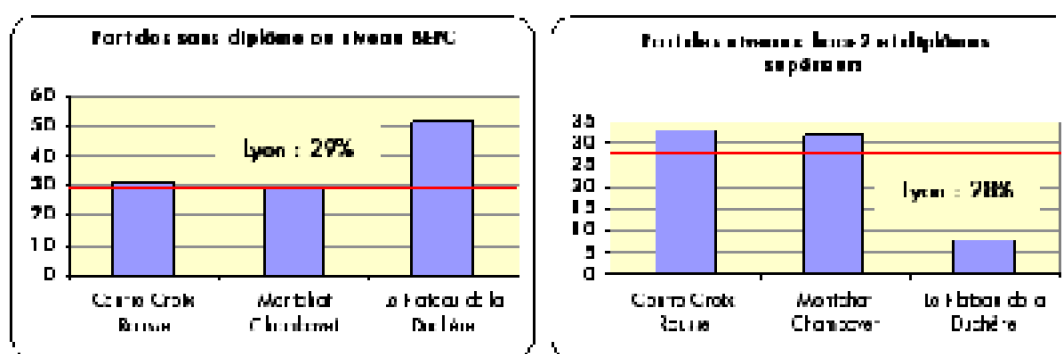
La visualisation graphique de ces informations permet de mieux saisir les profils de ces trois quartiers d'étude.



Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique 11.4. Répartition de la population par classes d'âge

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.



Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique 11.5. Niveau de formation de la population de plus de 15 ans

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Ces représentations graphiques permettent de saisir à quel point le quartier Centre Croix-Rousse dispose d'un profil démographique semblable à la moyenne communale. L'évolution annuelle de la population entre les deux recensements est certes sensiblement plus importante dans ce quartier, (+1.4% pour Centre Croix-Rousse contre une évolution annuelle de +0.8 pour l'ensemble de la commune). Cette attractivité ne peut faire oublier que son portrait démographique demeure en étroite correspondance avec celui de la ville de Lyon. La structure moyenne des ménages est, pour le quartier Centre Croix-Rousse, identique à celle de la commune de Lyon, soit 1,9 personnes par ménage. Globalement, la répartition de la population par classes d'âge du quartier s'inscrit dans la moyenne communale (cf. **graphique 11.4.**). Le quartier Centre Croix-Rousse compte légèrement moins d'enfant de plus de 10 ans (trois points de moins par rapport à la ville) tout en concentrant une part un peu plus importante d'adultes (quatre points de plus pour

les 30-49 ans) alors que les adultes mûrs et les personnes âgées y sont imperceptiblement moins représentés (moins deux points pour les 50-59 ans et moins un point pour les plus de 60 ans). Ces différences de répartition sont donc marginales et ne permettent pas de spécifier le quartier. Il en est de même pour le niveau de formation de la population de plus de quinze ans. Globalement, ce quartier affiche un niveau de formation comparable à celui de la ville de Lyon (cf. **graphique II.5.**). Bien que la part des plus de 15 ans en cours d'étude soit plus faiblement représentée (11% pour le quartier Centre Croix-Rousse contre 16% pour la ville de Lyon), la répartition des diplômés s'harmonise de manière semblable. Seule la part des plus de 15 ans ne disposant d'aucun diplôme ou du niveau BEPC demeure sensiblement supérieure (31% pour le quartier contre 29% pour la ville). Ceci vient contrebalancer la part légèrement plus importante des plus de 15 ans ayant au moins un niveau Bac+2 (33% pour le quartier contre 28% pour la ville).

Le quartier Montchat-Chambovet se caractérise par un profil démographique plus spécifique. L'évolution annuelle du quartier entre 1990 et 1999 est presque nulle (-0,4%) alors que la taille moyenne des ménages est sensiblement supérieure à celle de la ville (2,2 personnes par ménage). Cependant, la véritable différenciation s'observe dans la répartition de la population par classes d'âge. Comme le montre le **graphique II.4.**, le profil démographique du quartier Montchat-Chambovet est marqué par le vieillissement de sa population. Les jeunes adultes sont tout d'abord nettement moins nombreux. Seulement 12% de la population est âgée de 20 à 29 ans alors qu'ils sont en moyenne 21% pour l'ensemble de la ville de Lyon. La véritable surreprésentation s'effectue sur les couches les plus âgées de la population. Les adultes mûrs (14% de la population ont entre 50 et 59 ans contre 11% à Lyon) et surtout les personnes âgées (24% ont plus de 60 ans contre 19% à Lyon) structurent la pyramide des âges du quartier. Ce vieillissement de la population n'affecte en rien le niveau de formation des plus de 15 ans (à l'exception faite de la part des plus de 15 ans en cours d'étude, bien évidemment). La répartition des niveaux de formation se cale sur les moyennes de la ville de Lyon (cf. **graphique II.5.**). Seule la part des niveaux de formation supérieure demeurent légèrement plus importants, (32% de la population disposent en effet d'au moins un niveau Bac+2 contre 28% sur Lyon).

Le quartier du Plateau de la Duchère dispose d'une double spécificité. D'une manière générale, ce quartier est marqué par un dépeuplement progressif. L'évolution annuelle de la population est, entre 1990 et 1999, de -1,5%. La structure des ménages est également plus caractéristique. La taille moyenne des ménages est ainsi de 2,8 personnes contre 1,9 pour Lyon. Mais les véritables spécificités de la population sont ailleurs. Comme le montre le **graphique II.4.**, la répartition de la population par classes d'âge se caractérise par une surreprésentation des plus jeunes. Au total, plus d'un tiers de la population du quartier est âgé de moins de dix-neuf ans. Les jeunes enfants de moins de neuf ans et les enfants âgés de 10 à 19 ans sont respectivement 17%, soit plus de sept points pour la première classe d'âge et six points pour la seconde. Le **graphique II.5.** permet de mettre en évidence une seconde spécificité de la population du Plateau de la Duchère. Ce quartier dispose en effet d'un niveau moyen de formation nettement inférieur au reste de la population de Lyon. La part des plus de 15 ans en cours d'étude reste identique à la moyenne communale (soit 15%). Seulement, plus de la moitié de la population de plus de

15 ans ne dispose d'aucun diplôme ou du niveau BEPC. 18% des plus de 15 ans possèdent un niveau CAP ou BEP contre 15% pour la ville de Lyon alors que 7% détiennent un baccalauréat (général ou professionnel) soit un taux inférieur de cinq points par rapport à la moyenne communale. Le profil démographique du quartier du Plateau de la Duchère est surtout marqué par la faible part des niveaux de formation supérieure. Seule 8% de la population de plus de 15 ans disposent d'au moins un niveau Bac+2 contre 28% sur Lyon.

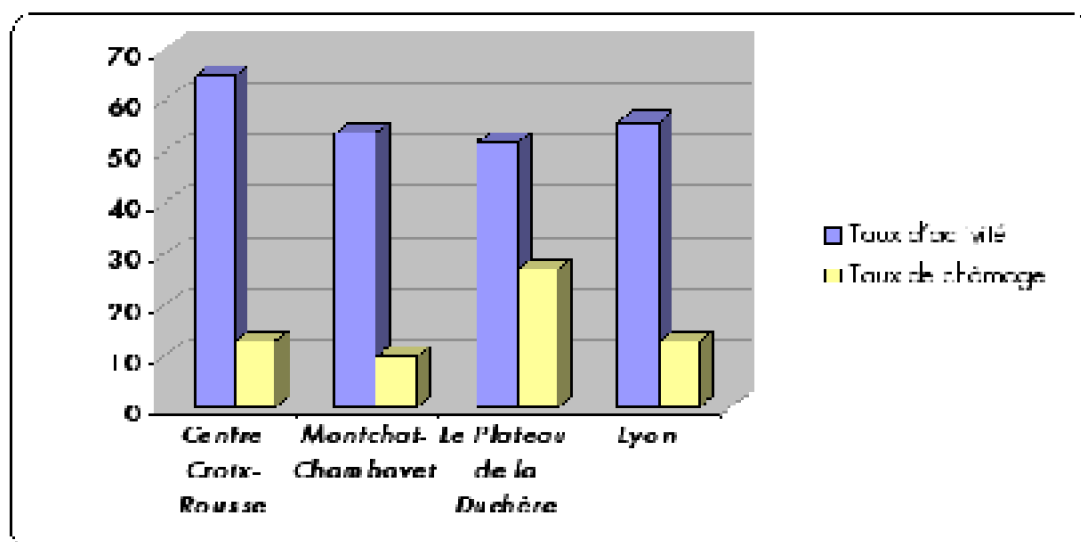
Ces trois quartiers se caractérisent ainsi par des profils démographiques différents. Pour étoffer le portrait de ces trois terrains d'étude, l'analyse peut être complétée par des données concernant à la fois l'activité des quartiers et les catégories socioprofessionnelles qui les composent.

Tableau II.5. Profil socioprofessionnel des trois quartiers d'étude

Quartiers	Variables	CENTRE CROIX-ROUSSE	MONTCHAT-CHAMBOVET	PLATEAU DE LA DUCHÈRE	LYON
ACTIVITÉ	Taux d'activité (en%)	65	54	52	56
	Taux de chômage (en%)	13	10	27	13
CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES ET INACTIFS	Part des ouvriers (en%)	6	5	14	7
	Part des employés (en%)	14	9	13	13
	Part des professions intermédiaires (en%)	13	11	3	14
	Part des cadres (en%)	13	11	2	12
	Part des artisans, commerçants, chefs d'entreprise (en%)	7	8	1	3
	Part des retraités (en%)	19	26	17	19
	Part des demandeurs d'emploi (en%)	8	5	14	7
	Part des sans activité professionnelle (en%)	20	25	36	25

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

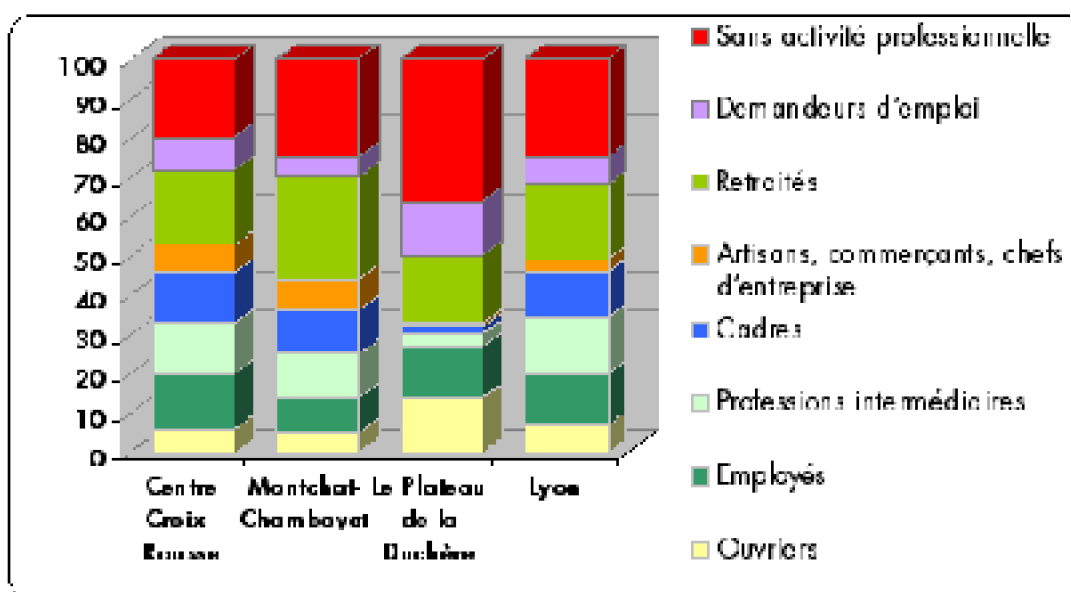
Ces variables permettent de parfaire l'analyse des profils des quartiers d'étude et mettent en évidence leur spécificité en termes d'activité et de répartition des catégories socioprofessionnelles.



Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique II.6. Taux d'activité et taux de chômage des quartiers d'étude

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.



Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Graphique II.7. Répartition des catégories socioprofessionnelles et des inactifs

Source : INSEE, Recensement de la Population 1999, exploitation principale.

Le quartier Centre Croix-Rousse se caractérise par un taux d'activité supérieur à la moyenne de la ville. 65% de la population de plus de 15 ans occupent en effet une activité contre 56% à Lyon. Comme la population de la commune, les habitants de ce quartier connaissent un taux de chômage de 13%. La structure des catégories socioprofessionnelles du quartier Centre Croix-Rousse s'ordonne, à deux exceptions

près, selon la répartition de la commune. Comme le montre le **graphique II.7.**, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise ayant un emploi sont plus massivement représentés dans ce quartier que sur l'ensemble de la ville de Lyon. Ils sont en effet 7% à occuper ces emplois contre 3% pour la ville de Lyon. Comme pour les thèmes précédemment évoqués, le profil socioprofessionnel du quartier Centre Croix-Rousse adopte une structure moyenne. La distribution des emplois occupés et celle des inactifs connaissent des proportions quasiment identiques à celle de la ville de Lyon. L'importance du taux d'activité n'est cependant pas sans conséquence sur la répartition des catégories socioprofessionnelles puisque seul 20% de la population de plus de 15 ans demeurent sans activité professionnelle contre 25% pour Lyon.

Le quartier Montchat-Chambovet se définit par un taux d'activité (54%) et un taux de chômage (10%) inférieurs à la moyenne de la ville de Lyon. La répartition des catégories socioprofessionnelles connaît également un certain nombre de spécificités. Comme le montre le **graphique II.7.**, l'ensemble des catégories socioprofessionnelles sont, dans le quartier de Montchat-Chambovet, sous-représentées par rapport à la moyenne communale. Les ouvriers, les employés, les professions intermédiaires et même les cadres ayant un emploi sont ainsi moins nombreux qu'ailleurs. Seule une catégorie déroge à cette règle. Ils sont, en effet, 8% à occuper un emploi d'artisans, de commerçants ou de chefs d'entreprise au sein de ce quartier alors qu'ils ne sont en moyenne que 3% sur l'ensemble de la ville de Lyon. Le quartier Montchat-Chambovet puise la spécificité de son profil sociodémographique essentiellement dans la structure de sa population inactive. Sa typologie est, en effet, particulièrement marquée par la présence massive de retraités. Plus d'un quart des habitants de ce quartier sont retraités, alors qu'ils ne sont globalement que moins d'un cinquième de la population lyonnaise.

Le quartier du Plateau de la Duchère se caractérise également par un certain nombre de spécificités. Comme le montre le **graphique II.6.**, ce quartier cumule un taux d'activité inférieur de quatre points à la moyenne communale (taux d'activité de 52%) et un taux de chômage record. Il est, en effet localement de 27%, soit supérieur de quatorze points au taux de chômage de Lyon. Le profil des catégories socioprofessionnelles et la répartition des inactifs sont caractéristiques. La part des ouvriers ayant un emploi est deux fois plus importante dans le quartier. La part des professions intermédiaires occupées est près de cinq fois moins importante, les cadres ayant un emploi sont six fois moins nombreux que sur l'ensemble de la ville de Lyon. On compte également trois fois moins d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise ayant un emploi. À ce profil socioprofessionnel spécifique s'ajoute une répartition particulière des inactifs. La part des retraités s'inscrit dans la moyenne de la commune alors que la part des individus sans activité professionnelle est largement surreprésentée. 36% de la population de plus de 15 ans n'occupent, en effet, aucune activité professionnelle, soit onze points de plus que pour l'ensemble de la ville de Lyon. En lien direct avec l'ampleur du taux de chômage du quartier, la part des demandeurs d'emploi est deux fois plus importante que sur l'ensemble de la commune.

À ces profils démographiques et socioprofessionnels différents s'ajoutent des atouts dissemblables en terme de cadre de vie. Comme le montre le **tableau II.6.**, chacun des trois quartiers d'étude connaît un dynamisme commercial dissemblable.



Tableau II.6. Présence et densité commerciale

Quartiers Variables		CENTRE CROIX-ROUSSE	MONTCHAT-CHAMBOVET	AMBOVET PLATEAU DE LA DUCHÈRE	LYON
Nombre d'établissements	<i>Hypermarchés</i>	1	0	0	3
	<i>Commerces alimentaires</i>	20	1	8	1181
	<i>Commerces et services spécialisés (pharmacie, banque, tabac-presse, ...)</i>	38	3	7	3002
	<i>Commerces d'équipement de la maison</i>	15	1	0	616
	<i>Commerces d'équipement de la personne</i>	82	2	5	2127
	<i>Commerces d'équipement de sports et loisirs</i>	38	5	3	1512
	<i>Total</i>	204	12	23	8441
Densité commerciale (nb.établissements / 1000 hab.)		53	5	5	19

Source : INSEE, Fichier SIRENE, 2001.

Ces données mettent en relief l'hétérogénéité de ces trois quartiers. Le nombre de commerces et de services, qu'il s'agisse de commerces alimentaires ou d'établissements spécialisés dans l'équipement de la maison, de la personne ou des loisirs, induit une profonde disparité quant aux potentialités commerciales de ces entités urbaines. Afin de rendre les éléments comparables entre eux, le nombre de commerces et de services a été pondéré par le nombre d'habitants de chaque quartier. Une densité commerciale permet ainsi d'apprécier le nombre total d'établissements pour 1 000 habitants. Des spécificités très prégnantes se dessinent. Le quartier Centre Croix-Rousse se caractérise par une densité commerciale très importante. Ce quartier dispose en effet de 53 établissements commerciaux pour 1 000 habitants, ce qui le place à des niveaux record de densité dans la mesure où la densité moyenne pour l'ensemble de la ville de Lyon est de 19 établissements pour 1 000 habitants. À l'inverse, les quartiers Montchat-Chambovet et Plateau de la Duchère affichent une densité commerciale extrêmement faible égale à 5 établissements pour 1 000 habitants. Cette divergence des profils commerciaux n'est pas sans répercussions sur le dynamisme et l'activité de ces trois quartiers. Les cadres de vie ne sont donc pas de même nature ce qui accentue encore la position différentielle des entités choisies.

Grâce à la considération de la morphologie urbaine, à travers la structure des

résidences principales et le statut d'occupation des habitants, du profil démographique, du portrait socioprofessionnel et de la densité commerciale, les spécificités de ces trois quartiers apparaissent clairement. L'examen à la fois social et urbain de ces territoires a motivé le choix de ces trois quartiers en tant que « *laboratoire social* ». Le principe de positionnement, capable d'opérer des distinctions entre les milieux urbains et sociaux, nous a servi de base pour la sélection de nos terrains d'étude. En s'orientant ainsi sur des territoires hétérogènes aux profils dissemblables, la démarche cherche à considérer les perceptions de la qualité de vie quelque soit la nature des espaces et le profil des individus qui les habitent. C'est à partir de l'analyse de ces territoires distincts que nous comptons mettre en évidence la récurrence de certaines constructions subjectives de la qualité de vie intra-urbaine confirmées par des besoins et des attentes dépassant la diversité des structures sociales et des potentialités territoriales. Dans la mesure où il n'est pas envisageable, ni utile, d'interroger de manière exhaustive la population de ces trois quartiers, nous devons à présent identifier des échantillons capables de donner du sens à notre questionnement.

Globalement, nous disposons de trois populations de référence, appelées population-mère ou « *univers* », desquelles il convient d'extraire des échantillons représentatifs. Le mode d'échantillonnage le plus adapté à notre démarche semble être de nature probabiliste. La composition de l'échantillon est, dans ce cas, strictement liée au hasard. Après la sélection raisonnée des territoires d'enquête, nous avons orienté la construction de notre échantillon vers un échantillon aléatoire simple pour lequel chaque individu de la population de référence a la même probabilité de faire partie de l'échantillon. Les unités statistiques de nos populations de référence sont les résidants âgés de plus de quinze ans de chacun des trois quartiers. Les unités de sondage correspondent aux plus petits éléments constitutifs de l'échantillonnage. Dans notre cas, l'unité de sondage est l'ensemble des personnes occupant un même logement à titre de résidence principale. Lors de l'administration du questionnaire, chaque individu composant le ménage sera habilité à répondre. La démarche consiste alors « *à extraire au hasard dans la population de référence le nombre d'éléments fixés comme effectif de l'échantillon* »<sup>81</sup>. Ce type d'échantillon structuré autour d'un tirage au sort aléatoire requiert l'existence d'une base de sondage.

Cette base de sondage peut être définie comme un document matériel où est consigné individuellement et de manière exhaustive l'ensemble des unités de sondage. Les listes électorales, les listes d'abonnés au téléphone, les fichiers des membres d'une association, d'un groupe scolaire ou d'une entreprise sont, par exemple, des documents communément utilisés comme base de sondage. Comme le précise J. FREYSSINET-DOMINJON<sup>82</sup>, « *pour être valablement utilisables, ces documents primaires doivent présenter un certain nombre de qualités : être d'accès facile, à jour, sans oubli ni double inscription de la même unité* ». Pour notre étude, nous avons choisi

<sup>81</sup> ALBARELLO L., DIGNEFFE F., HIERNAUX J-P., MAROY C., RUQUOY D., De SAINT-GEORGES P., 1995, Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin, 179 pages.

<sup>82</sup> FREYSSINET-DOMINJON J., 1997, Méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Montchrestein, Collection administration économique et sociale, 356 pages.

de prendre comme base de sondage l'annuaire téléphonique de France Telecom disponible sur Internet. Nous avons utilisé la liste des abonnés au téléphone mise à disposition sur le site des « *pages blanches* » ( [www.pagesjaunes.fr](http://www.pagesjaunes.fr) ). Cette base de sondage ne permet pas une parfaite exhaustivité car elle exclut les abonnés au téléphone inscrits sur « *liste rouge* », les ménages ne disposant pas d'installation téléphonique et les foyers n'ayant plus de poste fixe au profit d'une souscription au réseau de téléphonie mobile. Cette source d'information bien qu'imparfaite, dispose néanmoins d'un certain nombre de qualité. Elle offre tout d'abord un taux de couverture convenable. L'enquête « *Conditions de vie des ménages* », issue de l'enquête ménages réalisée en 2001 par l'INSEE sur l'ensemble du territoire national indique que 97% des ménages disposent d'une installation téléphonique fixe. Bien que ce taux d'équipement ne coïncide pas parfaitement aux abonnés figurant sur les pages blanches, il semble néanmoins suffisamment important pour que la liste des abonnés constitue un recensement satisfaisant de la population totale. Cette liste est de plus accessible, non onéreuse et facilement interrogeable. Pour constituer notre base de sondage, nous avons renseigné les rues de chacun des quartiers afin d'obtenir la liste des abonnés par adresse et par ordre alphabétique. Cette méthode d'interrogation par requête des rues permet une sélection spatiale très fine, au numéro de rue près, des unités de sondage. Ce mode d'interrogation à l'adresse offre la possibilité d'éliminer les rares doubles inscriptions dans la mesure où deux abonnés ayant deux noms différents mais occupant une même résidence principale sont facilement repérables. Cette source d'information constitue également une base fiable dans la mesure où elle est très régulièrement mise à jour. Les annuaires téléphoniques distribués sous format papier sont réactualisés une fois par an. Ils renseignent les abonnés inscrits jusqu'au mois d'août et sont distribués durant le mois de décembre de l'année en court. Toutes modifications intervenant à partir du mois de septembre sont prises en compte lors de l'édition suivante. La base Internet des pages blanches est, quant à elle, renseignée en continu. Elle est en effet mise à jour de manière permanente et prend en considération, avec un délai d'exécution de deux ou trois jours, les ouvertures et les fermetures de ligne ainsi que des modifications plus marginales comme les changements de nom, les modifications d'adresse ou de numéro de téléphone. Pour que les bases de sondage des trois quartiers correspondent à une temporalité comparable, les listes des abonnés téléphoniques ont été éditées durant les mois de décembre 2001 et janvier 2002.

Dans la mesure où l'enquête concerne exclusivement les habitants des trois quartiers, cette base de sondage a été scrupuleusement analysée afin d'en extraire les commerçants inscrits dans les pages blanches de l'annuaire électronique. Les rares doubles inscriptions ont également été identifiées. À partir de cette base épurée, nous avons sélectionné nos unités de sondage par tirage au sort systématique. À la vue de la structure initiale de la base de sondage qui propose une liste des abonnés classés par adresse et par ordre alphabétique, nous avons jugé ce classement suffisamment aléatoire pour l'utiliser en état. Les individus sont en effet classés selon un ordre indifférent quant aux caractéristiques de la population retenue pour l'enquête. Au sein d'un même quartier, les individus peuvent donc être répartis par ordre alphabétique puisque cet ordonnancement n'a aucune relation avec la structure sociodémographique de la population, la date d'aménagement, le statut d'occupation ou la taille du logement. C'est

pourquoi nous avons décidé de procéder de manière simple en optant pour un tirage systématique des unités de sondage. La fréquence du tirage dépend de l'ampleur des bases de sondage. Compte tenu de la taille de celles-ci (entre 400 et 600 abonnés inscrits compte tenu des « *déchets* » prévisibles motivés par des absences ou des refus) et des résultats des pré-tests, nous avons choisi un pas, c'est-à-dire une fréquence de sélection, de quatre pour effectuer le tirage au sort. En partant d'un nom d'abonné choisi au hasard, nous avons désigné les unités de sondage de quatre en quatre, c'est le cas par exemple du troisième de la liste puis du septième, puis du onzième inscrit et ainsi de suite.

Pour chacun des trois quartiers d'étude, nous avons fait le choix de sélectionner un nombre constant d'interviewés et ce quels que soient la taille ou le nombre d'habitants des quartiers. Le fait d'interroger le même nombre d'individus ne correspond pas à une faute de représentativité. L'essentiel est que chaque unité de sondage ait une probabilité identique de faire partie de l'échantillon. L'enquête a pour but de porter à connaissance les représentations et les critères d'évaluation de la qualité de vie de manière globale et non pas à l'échelle de chaque quartier. Par conséquent, la pondération de l'échantillon en fonction du poids des quartiers n'a pas été retenue. Cette résolution permet de garantir la représentativité géographique de l'échantillon. C'est pourquoi nous avons opté pour un échantillon de cent interviewés par quartier, soit un échantillon total de trois cents individus. Cette démarche permet de satisfaire les contraintes à la fois temporaire et budgétaire précédemment développées, tout en proposant une méthode fiable et adaptée d'obtention de résultats.

Après avoir défini l'objet de recherche et précisé les acteurs constitutifs de la démarche, il convient à présent d'expliquer les modalités de questionnement et le traitement de l'information.

### **3. Les instruments et le traitement de l'enquête**

---

Après avoir expliqué la nécessaire construction de l'objet de recherche, décrit le système d'acteurs de la qualité de vie, discuté des méthodes et des outils envisageables et justifié nos choix méthodologiques, il convient à présent de préciser l'élaboration des modes de questionnement. Les phases de construction des entretiens menés avec les professionnels ainsi que celles des questionnaires administrés aux habitants doivent être expliquées. La temporalité, l'organisation et le choix de la passation sont des cadres qu'il convient de déterminer. Les modes de recueil, de codage et de traitement de l'information doivent également être développés. De ces élaborations et de ces arbitrages dépendent la qualité et la validité des connaissances récoltées, c'est pourquoi il nous semble essentiel de développer ces démarches préalables avant de restituer et d'analyser les résultats d'enquête.

#### **3.1. Les outils de l'enquête**

Compte tenu des deux cibles de l'enquête, à savoir d'un côté les acteurs professionnels et de l'autre les habitants, la compréhension des représentations et des perceptions de la qualité de vie nécessite des approches différenciées. Au vue, à la fois des contraintes

(temporaire et budgétaire) et des choix méthodologiques (identification des acteurs de la recherche, outils de questionnement, taille des échantillons) précédemment développés, il semble opportun d'adapter le mode de questionnement à chacune des sphères observées. Il a été décidé de soumettre aux trente-quatre professionnels interrogés un entretien semi-directif associé à la passation d'un questionnaire afin d'identifier les perceptions de la qualité de vie et les critères nécessaires à son évaluation. Avec cette même exigence de résultats, l'échantillon des trois cents habitants des trois quartiers identifiés de la ville de Lyon est soumis à une enquête par questionnaire. Ces deux prises de contact supposent l'utilisation de moyens de collecte de données spécifiques. Les démarches de construction de l'entretien et des questionnaires sont développées en **annexe 1**. Nous avons pris soin d'explicitier la grille d'entretien (**annexe 2**.) proposée aux acteurs professionnels. Puis, nous avons tenu à préciser l'armature des questionnaires administrés à l'échantillon des professionnels (**annexe 3**.) et des habitants (**annexe 4**.). Cette étape de construction a fait l'objet d'un investissement considérable. Peu emprunt au maniement de ces outils, nous avons tenu à particulièrement bien cadrer notre démarche de questionnement afin de nous garantir de la meilleure utilisation de ces procédés. Afin de ne pas nuire à la bonne compréhension du déroulement de l'enquête, l'exposé concernant les principes d'élaboration des outils de questionnement a été porté en annexe. L'intérêt de ce développement est de comprendre la construction de ces outils de questionnement. Ces outils, qu'ils soient adressés aux professionnels ou aux habitants, sont souvent présentés comme des produits définitifs. Ces supports ne sont cependant que le résultat d'une démarche préliminaire et exploratoire. C'est pourquoi il convient de ne pas omettre les phases de constructions préalables, les démarches de validation, les mesures d'ajustement et les précautions qui ont été prises. Avant d'être des outils de recollement d'informations, ceux-ci sont des projets qu'il a fallu ébaucher, optimiser puis formaliser. C'est pourquoi l'**annexe 1**. précise les grandes étapes qui ont ponctué cette élaboration. Il convient à présent de préciser les modalités de la passation et du déroulement pragmatique de l'enquête.

### 3.2. Déroulement de l'enquête

Compte tenu de la dissemblance des deux populations de l'enquête et de la différence des modes de questionnement choisis, les modalités de recueil de l'information ne peuvent être identiques et méritent d'être développées. Pour les acteurs professionnels, nous avons opté pour une passation en face à face. Compte tenu du caractère double de la prise de contact qui suppose la passation d'un entretien semi-directif suivi de l'administration du questionnaire, ce procédé mettant en relation directe l'enquêté et l'enquêteur s'est imposé comme le plus efficient. Ce mode d'administration en face à face présente de nombreux avantages quant à la qualité et la rapidité de la mise en œuvre de l'enquête. Nous avons directement administré l'ensemble des trente-quatre entretiens. Cela nous a permis de vérifier personnellement la capacité de réponse de l'interrogé et d'optimiser l'exercice. Cette relation directe entre enquêté et enquêteur a également pour avantage de susciter une conversation privilégiée permettant le partage de point de vue sur la problématique de la qualité de vie urbaine.

Pour organiser la prise de contact avec les acteurs professionnels, un courrier de

demande de collaboration leur a été adressé. Ce courrier, décliné en deux versions disponibles en **annexe 5.**, introduit les objectifs du travail de recherche et exprime la nécessité d'une rencontre. Il s'agit de considérer l'interlocuteur comme un informateur privilégié pouvant participer activement à la résolution de la problématique : « *votre participation est un atout essentiel dans la conduite de ces travaux* » (Annexe 5.). Cette lettre précise également les modalités de l'exercice : « *lors d'un entretien, nous pourrions ensemble évoquer une définition de la qualité de vie puis grâce à la passation d'un questionnaire, nous chercherons à mieux cerner les critères qui permettent d'évaluer la qualité de vie des citoyens* », (Annexe 5.). Le déroulement ultérieur de la prise de contact est également précisé : « *nous prendrons rapidement contact par téléphone avec vous afin de convenir d'une date de rendez-vous* », (Annexe 5.). Ce contact préliminaire permet, dans un premier temps, de vérifier si l'interrogé se juge compétent et concerné par les questions de recherche. Cette première mise à l'épreuve de notre échantillonnage nous a permis d'en vérifier la pertinence et l'adéquation. Cette démarche permet, dans un deuxième temps, de considérer si la personne contactée est disposée à fournir des informations en fonction de ses compétences.

Ce procédé d'annonce préalable de la démarche affiche un taux de refus particulièrement faible. Bien que la faiblesse de l'échantillon ne permette pas de quantifier de manière significative un taux de refus, il semble important d'indiquer que seul un architecte a refusé de participer au projet, faute de disponibilité. Nous avons ainsi sollicité un homologue professionnel qui a consenti à cette collaboration. L'ensemble des trente-quatre acteurs ont donc été contactés par téléphone afin de nous accorder un rendez-vous (cf. liste des contacts). Globalement, la seule lecture du projet de recherche a permis de susciter l'intérêt des interlocuteurs et d'entamer la discussion sur des bases constructives.

Les premiers rendez-vous professionnels ont débuté en décembre 2001 pour s'achever courant du mois de mars 2002. Le déroulement de l'enquête a été identique pour chacun des acteurs, à savoir la présentation du projet de recherche, la passation de l'entretien semi-directif, l'introduction du changement du mode de questionnement et l'administration du questionnaire. Cet enchaînement a été immuable. La prise de contact s'est passée sur le lieu de travail de l'enquêté, dans un endroit clos et calme. Cette mise en situation a permis d'avoir une relation privilégiée avec l'enquêté. De ces choix de localisation, dépendent le rôle que chaque protagoniste s'attribue et confère à son interlocuteur : « *il n'est pas, en effet, indifférent que l'entretien ait lieu dans un endroit calme ou bruyant, dans un bureau ou dans la rue, là où l'enquêté travaille ou habite. Il n'est pas davantage indifférent que l'enquêteur aille le trouver, ou au contraire que l'enquêté se rende au bureau de l'enquêteur. Cet ensemble de lieux peut avoir des conséquences quant au statut et au rôle que l'enquêté s'attribue à lui-même par rapport au regard que l'enquêteur porte sur lui* »<sup>83</sup>. Nous avons souhaité nous déplacer sur le lieu de travail de l'enquêté afin d'ancrer l'entretien dans le contexte professionnel de celui-ci et lui conférer un rôle déterminant dans l'avancement de la problématique. Chaque entretien a duré en moyenne une heure, voire une heure et demie. Cette

---

<sup>83</sup> GHIGLIONE R., MATALON B., 1992, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.

variabilité a été fonction de la disponibilité de l'enquêté, de la richesse de l'entretien, de la faculté d'expression et de la densité du discours.

Pour l'enquête auprès des habitants, le questionnaire a été administré par téléphone. Bien que contestable, ce mode d'administration comporte un certain nombre d'avantages non négligeables. L'usage du téléphone facilite dans un premier temps le contact avec les interrogés. La mise à distance de la relation entre l'enquêté et l'enquêteur permet une mise en confiance. Cet usage évite également une intrusion trop agressive dans le quotidien et limite les réactions offensives. De plus, il permet de remédier à la dispersion géographique des interrogés. Dans notre cas, l'échantillon s'ancre sur trois territoires de la ville de Lyon. Ce mode d'administration offre l'avantage de rendre aisément accessible des individus géographiquement éloignés. En évitant les déplacements, ce mode de passation permet une réduction du temps d'enquête. Au delà de l'accessibilité spatiale, le téléphone permet une accessibilité sociale. En journée, « *il touche les personnes – habitants de pavillons isolés, femmes au foyer, retraité – qui hésitent à ouvrir leur porte à des inconnus. Le soir, il permet d'attendre à leur domicile des personnes difficiles à joindre autrement du fait de leur activité professionnelle* »<sup>84</sup>.

Ce mode de passation rapide, de plus en plus considéré pour ces avantages, n'est pas sans inconvénient. Ce procédé reste sélectif. Le taux d'équipement des ménages a fait des progrès indéniables puisque 97% des ménages français disposent d'une installation téléphonique fixe<sup>85</sup>. L'usage du téléphone exclue bien évidemment les abonnés au téléphone inscrits sur liste rouge, les ménages en situation d'exclusion ne disposant pas de d'installation téléphonique, les foyers n'ayant plus de poste fixe au profit d'une souscription au réseau de téléphonie mobile... Le téléphone ne permet donc pas d'établir un contact avec la totalité de la population mais ce biais reste faible donc acceptable. Il ne s'agit pas de nier l'absence d'exhaustivité de ce mode de passation, mais il semble, qu'en l'absence de procédé parfait, celui-ci répond au mieux aux exigences et aux contraintes de notre recherche.

De plus, ce procédé induit une contrainte méthodologique non négligeable. Les enquêtes par téléphone suppose des questionnaires de courte durée. Comme le précisent A-M. DUSSAIX et J-M. GROSBRAS, « *on admet généralement qu'une enquête par téléphone ne devrait pas dépasser 15 à 30 minutes* »<sup>86</sup>. Cette nécessité a conditionné la conception du questionnaire et la durée de la passation a été vérifiée lors des pré-tests.

L'enquête par questionnaire auprès des habitants s'est déroulée de décembre 2001 à avril 2002. Pour mener à bien cette démarche, nous avons bénéficié de l'aide précieuse de Sophie LADREY<sup>87</sup>. Afin de diversifier les enquêtés, les contacts téléphoniques ont été

---

<sup>84</sup> FREYSSINET-DOMINJON J., 1997, Méthode de recherche en sciences sociales. Paris, Montchrestien, Collection administration économique et sociale, 356 pages.

<sup>85</sup> Enquête « Conditions de vie des ménages », issue de l'enquête ménages réalisée en 2001 par l'INSEE.

<sup>86</sup> DUSSAIX A-M., GROSBRAS J-M., 1996, Les sondages : principes et méthodes. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.

répartis les jours de semaine en fin de journée, entre 17 heures 30 et 20 heures, ainsi que les mercredi et vendredi après midi, de 15 heures à 18 heures. Par ce procédé, nous avons cherché à diversifier et à faciliter les contacts. Pendant la journée, l'enquête a pu cibler les inactifs (retraités, femmes au foyer, personnes sans emploi, étudiants, ...) alors que c'est en fin de journée que les actifs sont le plus aisément accessibles.

En pratique, nous avons veillé au bon respect des libellés, au caractère invariant de la formulation des questions et au maintien de la neutralité de l'enquêteur. Pour uniformiser et faciliter l'exercice de passation, une grille a été élaborée. Indexée en **annexe 6.**, ce guide de passation décline, pour chacune des questions, l'attitude que doit adopter l'enquêteur. Celui-ci explicite le contenu du discours, ce qui doit être dit ou passé sous silence, le nombre de réponses attendues, classées ou non. Il précise également le type de questions posées (question filtre, question filtrée) et la nature des réponses attendues. Ce guide a été conçu pour aider la passation du questionnaire. Il garanti la lisibilité et la rigueur de l'exercice.

De plus, compte tenu de l'organisation du questionnaire, une attention particulière a été portée à l'annonce des items. Certaines questions proposent une liste d'items relativement longue. Comme l'explique J-C. COMBESSIE<sup>88</sup>, alors que les premiers items sont favorisés en cas de passation écrite, la passation orale donne la préférence aux derniers items. Afin d'optimiser les réponses recueillies et de limiter au maximum la lassitude qui peut s'installer au cours du questionnaire, nous avons donc veillé à diversifier l'ordre de proposition des items.

Ce sont dans ces conditions qu'ont été administrés 101 questionnaires pour le quartier Centre Croix-Rousse, 102 questionnaires pour le quartier Montchat-Chambovet et 100 questionnaires pour le quartier du Plateau de la Duchère. Pour aider au suivi journalier de la passation, et en vue de l'exploitation ultérieure des résultats d'enquête, nous avons utilisé une grille de suivi. Cette grille, disponible en **annexe 7.**, recense pour chaque phase de passation, la date, l'heure de départ et de fin de la passation, ainsi que la répartition du nombre d'appels (appel abouti, ne répond pas, refus, répondeur, occupé, à rappeler, faux numéro). Cette procédure de suivi a permis d'optimiser les jours voire même les heures de passation et permet le calcul des taux de non-réponses. Il convient à présent de préciser les modalités de recueil et de traitement des différentes informations recueillies.

### 3.3. Modes de collecte et de traitement des informations

Lors des entretiens semi-directifs, nous avons eu recours à la prise de notes. L'enregistrement systématique des entretiens semi-directifs, bien qu'étant le procédé le plus adapté à la restitution discursive, n'a pu être utilisé. Face à la réticence, voire au

---

<sup>87</sup> Sophie LADREY, étudiante en maîtrise de géographie, a effectué, du 4 février au 14 juin 2002, un stage d'une durée de quatre mois et demi au sein de l'Agence d'urbanisme. Ce stage s'est inscrit dans le cadre de l'Unité d'Expérience Professionnelle de sa maîtrise de Géographie dirigée par C. ZANIN. Nous profitons de l'occasion qui nous est donnée de remercier S. LADREY pour sa collaboration et le partage de cette tâche souvent difficile.

<sup>88</sup> COMBESSIE J-C., 1999, La méthode en sociologie. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.



refus des premiers enquêtés, nous avons abandonné cette éventualité. Le discours des interrogés a donc été retranscrit en respectant la nature des propos, le vocabulaire utilisé, la structuration générale du récit. Ce relevé de note a ensuite été étudié afin d'en extraire les connaissances souhaitées, à savoir la perception des systèmes de référence de la qualité de vie quotidienne, les éléments de sa définition et les critères nécessaires à son évaluation. Nous avons procédé par analyse sémantique et regroupement lexical afin de tendre vers une remise en forme des discours.

Pour la phase quantitative de l'enquête, nous avons utilisé le logiciel de création et d'analyse de questionnaires, d'entretiens et de données, nommé Modalisa en version 4.1. Ce logiciel multiméthodologique permet de concevoir et traiter des questionnaires tout en analysant des bases de données. Modalisa intègre tous les types de questions : à réponse unique, multiples, numériques, ordonnées, datées et textuelles. Modalisa permet la réalisation de traitements et d'analyses statistiques variés tels que les tris à plats, les tris croisés, les profils de variables, les analyses factorielles des correspondances, les analyses en composantes principales, ... « *Accessible aux non-statisticiens, Modalisa est le logiciel métier des chargés d'études, des responsables marketing, des chercheurs en sciences sociales, des enseignants...* »<sup>89</sup>.

Au sein du logiciel Modalisa, deux « *enquêtes* » ont été créées : « *l'enquête professionnels* » et « *l'enquête habitants* ». Chacune d'entre elles a donné lieu à la création d'un questionnaire spécifique. L'ensemble des questions ont alors été saisies en fonction d'un nom, d'un libellé, d'un abrégé et d'un code. Le traitement de l'information est fonction du type de question. La création de questions fermées à réponse unique nécessite simplement de saisir l'intitulé des différentes modalités de réponse. Pour une question fermée à réponses multiples, le principe de saisie reste identique à ceci prêt que le nombre de réponses maximum doit être renseigné. La possibilité est offerte de préciser le caractère ordonné des réponses qui correspond à l'ordre de saisie. Pour la création d'une question numérique, Modalisa demande de fixer les bornes minimum et maximum attendues lors de la saisie. Pour les questions ouvertes qui supposent une réponse sous forme de texte ou de date, une zone de liberté est allouée à la saisie. À l'issue de la saisie exhaustive des questionnaires, Modalisa permet d'éditer et d'imprimer la liste des questions constituant l'enquête.

Ce travail méticuleux de construction du questionnaire est nécessaire avant la saisie des réponses et permet d'optimiser les traitements et les analyses ultérieurs. Ce logiciel a été installé sur un poste unique de travail. La saisie des questionnaires n'a donc pas pu se faire directement lors de la passation téléphonique. Chaque interrogé a donné lieu à un questionnaire papier renseigné à la main. La saisie informatique s'est faite ultérieurement de manière groupée. Bien que cet exercice de saisie soit d'une grande simplicité, il a nécessité des phases importantes de vérification et de validation. L'usage de ce logiciel permet de suivre l'évolution du nombre de questionnaires saisis et d'éditer des résultats partiels grâce à la compilation régulière des réponses.

Les questions ouvertes textuelles ou numériques ont nécessité un traitement particulier de recodification. Pour les réponses numériques, qui correspondent au cas le

---

<sup>89</sup> Société KYNOS, notice du logiciel.

plus simple, il est nécessaire de répartir des réponses en fonction de classes dont le nombre et les bornes sont à définir. Le recodage des questions ouvertes de type texte reste plus délicat. À partir des mots et expressions saisis, le recodage consiste à affecter la réponse fournie par l'enquêté à un seul thème (si une idée principale se dégage ou si une seule idée a été évoquée) ou à plusieurs (ce qui revient à la saisie d'une question à réponses multiples). Cet exercice peut être effectué de manière manuelle ou de manière automatique. Un dictionnaire regroupant les réponses les plus fréquentes, réalisé au préalable, peut faciliter le recodage.

Après ces ajustements préalables, Modalisa permet la création de tableaux de tris à plat pour une question sélectionnée, un groupe de questions ou pour l'ensemble du questionnaire. Ces tableaux présentent les réponses données pour chacune des questions. Pour les questions à réponses multiples, les tableaux présentent, au choix, les résultats en fonction du nombre d'individus interrogés, du nombre de répondants ou du nombre de réponses. Pour les questions à réponses ordonnées, les tableaux présentent le nombre de réponses pour chaque modalité et pour chaque rang. La possibilité est également offerte de réaliser des tris croisés. La sélection de deux questions à croiser donne lieu à un tableau de contingence. L'objectif de cette analyse « *bivariée* » est d'identifier les éventuelles corrélations entre les réponses à ces questions.

Au total, sur une période de cinq mois, il a été administré, vérifié, codé et saisi 337 questionnaires (34 pour les professionnels et 303 pour les habitants). Le tableau ci-après montre la répartition des appels pour les trois quartiers d'étude.

Tableau II.7. Déroulement de l'enquête

Quartiers de figure	Centre Croix-Rousse		Montchat-Chambovet		Plateau de la Duchère		TOTAUX
	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif
Répondu	101	21	102	22	100	24	303
Ne Répond Pas	124	26	104	21	73	17	301
Refus	92	19	81	17	145	34	318
Répondeur	118	24	113	24	60	14	291
Occupé	16	3	27	6	15	4	58
A rappeler	27	6	41	9	24	6	92
Faux N° ou Non attribué	3	1	6	1	4	1	13
TOTAL des appels passés	481	100	474	100	421	100	1376

Source : Enquête « Evaluation de la qualité de vie quotidienne », 2002.

Pour mener à bien cette enquête par questionnaire auprès des habitants, 481 appels ont été nécessaires pour le quartier Centre Croix-Rousse, 474 pour Montchat-Chambovet et 421 pour le Plateau de la Duchère. Lors des phases de passation, les interlocuteurs refusant de participer au sondage (rejet de principe, manque de temps, abandon en cours d'enquête...) et les erreurs inhérentes à la source d'information comme les numéros non attribués, ont été définitivement exclus de la base de sondage. Les appels non-aboutis

(absence de l'enquêté, ligne occupée, répondeur) ont fait l'objet d'une attention particulière. Ces personnes non-joignables ont été rappelées au moins quatre fois à des jours et horaires différents, avant d'être définitivement exclues de la base de sondage. Les enquêtés qui ont préféré différer la prise de contact en fixant un rendez-vous ont été rappelé comme entendu.

Pour chacun des trois quartiers, le taux de participation a été différent. Basé sur le nombre de personnes effectivement contacté, à savoir celles ayant répondu au questionnaire et celles ayant refusé de participer, un taux de participation a été calculé. Ce taux correspond au nombre de consentants divisé par le nombre total de contacts aboutis :

$$\text{Taux de participation} = \frac{\text{Nombre d'enquêtés consentants à répondre}}{\text{Nombre de contacts aboutis} + \text{Nombre d'enquêtés consentants} + \text{Nombre d'enquêtés ayant refusé de répondre}}$$

Les trois quartiers d'étude affichent des résultats dissemblables. Le quartier Montchat-Chambovet dispose du taux de participation le plus important : 56% des personnes contactées ont ainsi consenti à répondre au questionnaire. Le quartier Centre Croix-Rousse, en position intermédiaire, dispose d'un taux de participation de 52%. Le quartier du Plateau de la Duchère affiche, quant à lui, le taux de participation le plus faible : seul 41% des contacts ont participé à l'enquête.

D'une manière générale, il convient d'être attentif aux non-réponses. La part des non-réponses ne suffit pas, à elle seule, à mesurer l'erreur de non-réponse : « *un taux de non-réponse faible peut être pernicieux si répondants et non-répondants ont des comportements très différents en ce qui concerne les thèmes de l'enquête. Inversement, un taux de non-réponse élevé n'est pas trop grave si ces comportements sont très voisins* »<sup>90</sup>. Utilisant une méthode aléatoire pour la constitution de l'échantillonnage, les individus sont nommément désignés par la base de sondage. On peut ainsi précisément connaître le nombre de non-réponses pour chacun des trois quartiers d'étude. Cette base de connaissance ne permet cependant pas de présupposer des représentations des non-répondants. Ce biais non négligeable de l'enquête, oblige à s'interroger sur la composition générale des répondants. Les habitants qui ont consenti à répondre au sondage se structurent-ils de la même manière que la population résidente des quartiers ? Il s'agit de confronter, à posteriori, la structure de notre échantillon aléatoire à la composition réelle de la population des quartiers d'étude. Cette démarche a pour but de rééquilibrer la part des non-réponses et d'optimiser les résultats d'enquête. Pour ce faire, nous avons utilisé la technique de redressement d'échantillon.

Compte tenu du mode aléatoire de l'échantillonnage, la qualité des estimations obtenues a été améliorée par l'utilisation d'une méthode de redressement des variables.

<sup>90</sup> DUSSAIX A-M., GROSBRASJ-M., 1996, Les sondages : principes et méthodes. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.

Cette technique permet de pondérer l'échantillon des répondants en fonction de distributions statistiques connues. Les données de sondage sont réajustées sur la base de deux variables : les catégories socioprofessionnelles et l'âge de la population résidente des trois quartiers. Ces données vont donc permettre de corriger, à la marge, les résultats d'enquête. Pour ce faire, nous avons utilisé les données de l'INSEE concernant le Recensement de la Population. Les données des **tableaux II.4.** et **II.5.** décrivant les profils démographiques et socioprofessionnels des trois quartiers d'étude constituent une base d'information suffisamment fine pour opérer un redressement sur plusieurs variables. Considérant la distribution réelle de la population du quartier, les réponses obtenues ventilées selon la catégorie socioprofessionnelle et l'âge des répondants, sont pondérées afin d'obtenir une distribution « *conforme à la réalité* ». L'usage du redressement est à concevoir comme un « *lissage* » permettant d'affiner les résultats d'enquête. Cette technique ne doit en aucun cas générer de modifications brutales des résultats primaires.

L'ensemble de cette démarche a pu être menée sur Modalisa. « *L'enquête habitants* » a été divisée en trois sous-enquêtes, une pour chaque quartier. La distribution théorique (âge et catégories socioprofessionnelles) de la population résidente a été renseignée pour chacune des sous-enquêtes. Cette répartition statistique a permis de calculer les coefficients de redressement qui ont été affectés à l'ensemble des résultats de sous-enquêtes. Cette démarche a donc permis de pondérer, à la marge, les réponses obtenues afin d'optimiser la validité générale des résultats de sondage.

Sans entrer davantage dans les résultats d'enquête qui feront l'objet d'un développement spécifique dans la partie suivante, il est à présent nécessaire de replacer l'objet de notre étude dans son cadre géographique. Nous avons amplement justifié les méthodes de compréhension des réalités subjectives et les instruments d'analyse des perceptions de la qualité de vie quotidienne qui ont été mobilisés. La connaissance subjective des représentations citadines doit à présent trouver un territoire d'expression. L'approche par la sociologie qualitative de la qualité de vie n'a pas été menée pour elle-même mais doit servir de référence à l'approche spatialisée et quantitative de la qualité de vie. Ces connaissances doivent ainsi trouver leur traduction et leur implication au sein des structures spatiales des cadres de vie. Dans la mesure où il s'agit à présent d'analyser les disparités intra-urbaines de la qualité de vie quotidienne, l'analyse géographique, bien que peu lisible en début d'exposé, doit reprendre toute sa place. C'est pourquoi le cadre spatial de l'analyse de la qualité de vie quotidienne ne doit pas se poser d'emblée comme s'il s'agissait d'une évidence. L'approche spatiale doit s'inscrire dans une véritable réflexion pour que les échelles d'analyse soient à la fois pertinentes et opérationnelles. Proposer une étude intra-urbaine nécessite d'investir le tissu urbain, d'entrer dans la ville et de tendre vers un découpage spatial. Il convient préalablement de s'interroger sur les potentialités, les contraintes, les limites des échelles intra-urbaines. Quelle échelle semble le mieux correspondre à l'analyse de la qualité de vie : l'arrondissement, le groupement de quartiers, le quartier, l'îlot, la rue, le bâtiment,... ?

Le chapitre suivant propose ainsi une réflexion sur les territoires de la qualité de vie. Il s'agit d'identifier les périmètres existants et d'en discuter la pertinence. À travers l'analyse des avantages et des inconvénients des référentiels utilisables, nous retracerons la recherche heuristique d'un référentiel géographique adapté à l'étude de la qualité de vie

quotidienne. Les outils d'analyse et les traitements cartographiques ainsi que les grands principes méthodologiques de l'étude géographique seront alors exposés.

## CHAPITRE II. La géographie de la qualité de vie quotidienne

Le cadre d'étude intra-urbain doit permettre d'appréhender de manière pragmatique cette notion de qualité de vie. Il doit contenir la quotidienneté, intégrer le rapport à la proximité, entretenir un sentiment de connaissance voire d'appartenance. Cette échelle ne doit pas être trop vaste pour que l'approche ne se réduise pas à celle d'un morceau de ville. Il convient au contraire de ne pas tomber dans les pièges du micro-local qui privilégie davantage la singularité au détriment d'une connaissance étendue à l'ensemble du territoire de la ville de Lyon. L'échelle intra-urbaine la plus couramment associée à la qualité de vie demeure « *le quartier* » dans la mesure où cette échelle évite à la fois les pièges d'une unité trop vaste, dont le sens est souvent absent, et ceux d'une unité restreinte permettant une approche trop particulière et monographique. Seulement, cette notion de *quartier* demeure difficile à cerner, à appréhender et à définir.

Ce deuxième chapitre se propose ainsi de discuter des territoires de la qualité de vie quotidienne afin d'offrir à cette étude un cadre d'analyse pertinent et opérationnel. Tout en conjuguant les exigences scientifiques et les contraintes géographiques, une approche territoriale capable de donner sens à cette analyse des disparités intra-urbaines de la qualité vie quotidienne doit être menée. Les fondements méthodologiques de l'approche géographique de la qualité de vie doivent donc dans un premier temps être définis. Cette recherche s'inscrit effectivement dans la continuité de la prise en compte de l'individu et de son environnement de vie immédiat. Cette volonté induit des principes et des méthodes de travail qui doivent être précisés.

Puis dans un deuxième temps, le choix du référentiel géographique de l'étude doit être justifié. Pour ce faire, nous prendrons soin d'expliquer les différentes approches territoriales envisagées, les systèmes d'agrégation spatiale testés pour enfin légitimer l'abandon d'un découpage territorial prédéfini, jugé inopérant, au profit de la construction d'une unité de voisinage adaptée aux problématiques de cadre de vie, de quotidienneté, de proximité et donc de qualité de vie.

Dans un troisième temps, les procédés mis en oeuvre pour mener à bien ce diagnostic doivent être explicités. Les méthodes et outils à la fois géographiques et statistiques doivent faire l'objet d'un développement spécifique. Il faut ainsi préciser les orientations méthodologiques de notre travail. Pour ce faire, il semble nécessaire de définir les modes de traitement de l'information et de représentation géographique mobilisés. Les précautions d'usage et les limites de la méthode feront enfin l'objet d'une attention particulière.

## 1. Principes méthodologiques et outils d'analyse géographique

---

L'identification du référentiel d'analyse de la qualité de vie urbaine s'inscrit dans la continuité des fondements de notre recherche. Cette unité territoriale doit répondre à la problématique complexe de la qualité de vie en intégrant à la fois la variabilité nécessaire du terrain d'étude et la délimitation restreinte d'un espace de vie particulier à l'image du cadre de vie quotidien, de la vie de proximité, du territoire approprié, connu, pratiqué par l'homme-habitant. L'approche géographique se propose alors de conforter la place de l'individu jusqu'au sein de l'analyse des disparités spatiales de la qualité de vie quotidienne et de leur mode de représentation. Il convient ainsi de préciser les fondements méthodologiques dans lesquels s'inscrit cette recherche tout en énonçant les outils mobilisés pour mener à bien cette analyse spatiale de la qualité de vie quotidienne. Le diagnostic urbain s'appuie en effet sur des outils, des modes de traitement de l'information et des démarches de représentation cartographique qu'il nous faut développer.

### 1.1. Fondement méthodologique de l'approche géographique de la qualité de vie

À l'origine de notre recherche, nous avons imposé l'individu en acteur pour donner sens à la notion de qualité de vie. La considération des représentations individuelles fournit les bases subjectives nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Pour évaluer cette notion, l'étude prend le parti de rendre la parole au sujet, à l'individu. C'est lui qui interprète la notion de qualité de vie à partir de son propre système de valeurs, de son vécu, de ses centres d'intérêts, de ses besoins et ses attentes. C'est donc l'individu lui-même qui identifie les critères de mesure. L'approche géographique de la qualité de vie, telle qu'elle est proposée, s'inscrit ainsi dans les principes fondateurs de l'individualisme méthodologique. Le paradigme individuel imposé et utilisé pour connaître les perceptions et les représentations subjectives à travers lesquelles se construit la qualité de vie doit perdurer dans l'approche géographique de cette notion. Les principes de l'individualisme méthodologique servent ainsi de base à l'analyse spatiale de la qualité de vie, au diagnostic objectif des cadres de vie tant dans les fondements de l'étude que dans les modes de traitement et de représentation de l'information.

Le positionnement qui a nourrit cette phase de travail préparatoire à l'évaluation, doit se poursuivre dans la phase d'analyse et de traitement pour proposer une approche quantitative de la qualité de vie. Cette évaluation axe son développement sur l'analyse des cadres de vie des individus, les lieux restreints de vie, les espaces habités, appropriés, pratiqués. La proposition est ainsi faite d'analyser l'environnement immédiat qui structure le quotidien de chacun.

Cette orientation à la fois théorique et méthodologique détermine profondément le choix du système de référence géographique d'étude. Il convient, en effet, d'identifier un terrain d'étude qui puisse très clairement proposer une représentation centrée sur l'individu, son foyer, son espace quotidien. Ce parti pris ne nie pas les mobilités individuelles, les phénomènes de multi-appartenance, d'identités multiples, ni les logiques

de complémentarité des territoires mais il nous faut tendre vers la construction d'un espace particulier à l'image d'un lieu d'ancrage, de symbole et d'appartenance privilégié, permettant l'appréciation de la qualité de vie quotidienne.

## 1.2. Vers un modèle de compréhension de la qualité de vie au quotidien

L'individualisme méthodologique permet de comprendre et d'expliquer les phénomènes sociaux en montrant qu'ils sont la conséquence de perceptions, de représentations, de motivations ou de comportements individuels. La méthode individualiste doit cependant permettre, à travers l'approche des singularités et des complexités individuelles, de fournir les clefs d'une compréhension plus globale et générale des phénomènes sociaux. Ce changement d'échelle dans le discernement du social suppose un effort de « *modélisation* »<sup>91</sup> des perceptions individuelles. Les sciences sociales individualistes, à l'image des sciences naturelles, doivent conduire à adopter une démarche synthétique et « *composite* »<sup>163</sup> prenant appui sur la connaissance de la signification subjective des pensées et des actions individuelles telle qu'elle transparaît en particulier dans le discours.

Cette méthode permet de construire, sous la forme d'un modèle abstrait, la motivation des individus concernés par le phénomène étudié et d'analyser celui-ci comme le produit agrégé de ces micro-perceptions. La modélisation est donc une procédure indispensable de simplification face à la multitude des cas de figures singuliers. Il s'agit ainsi de construire une représentation simplifiée et abstraite d'un phénomène à partir des régularités de représentations ou d'actions individuelles. « *Parce qu'il n'est pas possible de prendre en compte toutes les actions et toutes les motivations qui contribuent à l'émergence d'un phénomène social, on ne retiendra que quelques catégories d'acteurs auxquels on attribuera des logiques de comportement simplifiées, et on ne prendra en compte parmi l'ensemble des caractéristiques du système social que celles qui paraissent suffire à l'explication* »<sup>92</sup>. L'élaboration de cette simplification et de cette abstraction donne donc naissance à un modèle. Dans cette opération de modélisation, « *ce sont les conceptions et les opinions individuelles qui nous sont directement connues et forment les éléments à partir desquels nous devons construire (...) les phénomènes plus complexes (...). Les attitudes individuelles sont des éléments familiers et nous essayons par leur combinaison de reproduire des phénomènes complexes (...), cette démarche conduit souvent à découvrir dans des phénomènes complexes des principes de cohérence structurelle qui n'avaient pas été, et sans doute ne pouvaient être, établis par l'observation directe* »<sup>93</sup>.

Cette opération de simplification rend possible la construction de modèles par la recomposition d'hypothèses formulées à partir des éléments obtenus individuellement. La

<sup>91</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.

<sup>92</sup> DERIVRY D., L'individualisme méthodologique. [www.mapage.noos.fr](http://www.mapage.noos.fr), 2 pages.

<sup>93</sup> HAYEK F., 1941-1944, cité par LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, page 59.

modélisation des phénomènes s'avère opérante et fiable dans la mesure où « *il n'y a aucun doute que l'analyse de toute situation sociale est rendue extrêmement difficile par sa complexité* »<sup>94</sup>. Cela n'interdit pas de donner une représentation « *approximative* »<sup>95</sup> proposant une interprétation schématique de cette complexité. C'est la complexité relative des situations sociales qui exige une telle démarche, et ce sont justement les propriétés singulières des individus agissant rationnellement qui rendent possible cette représentation. La complexité sociale est alors appréhendée, comprise et décomposée à partir des singularités individuelles, pour ensuite être recomposées, schématisées, simplifiées afin de restituer une part des réalités sociales. Cette étude d'évaluation se base ainsi sur cette procédure de simplification et d'abstraction pour construire sa propre modélisation de la qualité de vie.

Ainsi l'ambition de notre démarche géographique est l'élaboration d'une méthode « *ouverte* » de décomposition/recomposition de cette notion complexe de la qualité de vie. Compte tenu de la démarche approfondie de mobilisation de connaissances lors de l'approche sociologique de la qualité de vie, il semble indispensable de baser le diagnostic urbain sur la préservation de la richesse des matériaux obtenus. Cette volonté de tendre vers une restitution optimale des éléments jugés nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie suppose une méthode d'analyse spécifique. Comme le montre la **figure II.2.**, nous avons élaboré une méthode spécifique basée sur la décomposition de la notion de qualité de vie.

---

<sup>94</sup> POPPER K., 1944-1945, cité par LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, page 78.

<sup>95</sup> LAURENT A., 1994, L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.



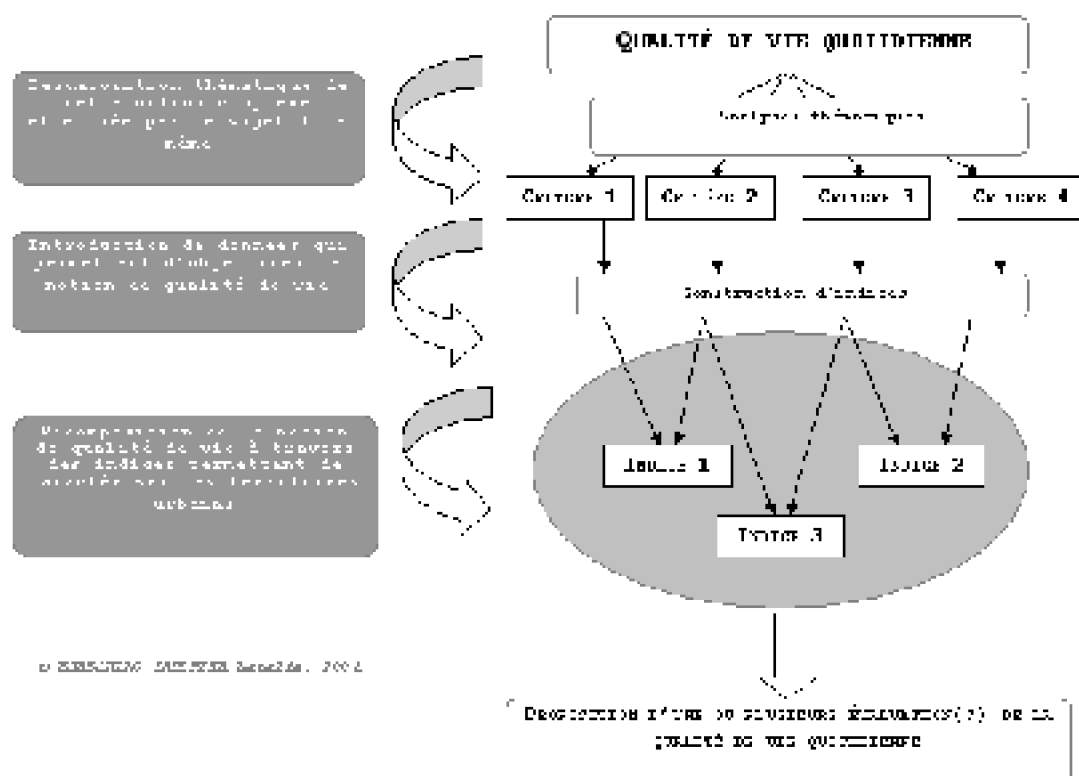


Figure II.2 Une méthode composite d'analyse pour un diagnostic urbain recomposé

Les résultats d'enquête par questionnaire préalablement analysés et hiérarchisés permettent d'aboutir à un guide de travail pour l'analyse géographique : le sujet lui-même fait part de sa perception des critères nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. La décomposition du système complexe de la qualité de vie en thèmes organisés entre eux a pour objectif d'aboutir à une série de critères quantifiables. Cette phase de décomposition permet de maintenir la complexité de la notion par une réflexion sur l'organisation des thèmes entre eux.

À partir de cette vision thématique, l'évaluation spatialisée de chacun des thèmes peut être envisagée. Cette phase d'analyse spatiale nécessite la collecte d'informations, leur intégration raisonnée dans une base de données et la construction d'indicateurs. Cette phase de travail permet l'analyse de la notion de qualité de vie conduisant à une évaluation objective, systématisée et compatible avec les autres thèmes.

La recomposition du système complexe de la qualité de vie s'effectue par

combinaison de différents indices permettant ainsi de caractériser les territoires urbains. Cette recombinaison du complexe, basée sur les résultats de l'analyse spatiale, s'effectue par une démarche comparative des indicateurs et si possible cumulative. Cette construction d'indices diversifiés permet de proposer une, voire plusieurs évaluations de la qualité de vie quotidienne.

Cette méthode de diagnostic objectif se propose ainsi de qualifier le cadre de vie des citoyens. La démarche de travail consiste alors à considérer l'offre ou la qualité de l'offre disponible sur l'ensemble du territoire. Cette qualification objective nous oblige à ne tenir compte que de la nature des cadres de vie et d'en établir les disparités spatiales. Cette orientation de travail exclut, dans un premier temps, le lien entre les disponibilités territoriales et la population résidente. Cette considération, à la fois du « *contenant* » et du « *contenu* » permettant de qualifier les correspondances entre « *l'offre* » et « *la demande* » fera, dans un second temps, l'objet d'une analyse spécifique.

Après avoir identifié les fondements méthodologiques de notre recherche, il s'agit à présent d'identifier le terrain d'étude correspondant au modèle d'analyse proposé. Celui-ci ne doit pas être choisi et utilisé par dépit mais se doit au contraire de fournir au diagnostic urbain un espace opérationnel adapté à la problématique de la qualité de vie quotidienne. Pour se faire, il convient, dans un premier temps, de discuter des territoires d'analyse intra-urbaine, de commenter les tests inhérents à la recherche d'un référentiel géographique opérant, pour enfin expliquer la construction spécifique de l'empreinte territoriale de notre problématique.

## 2. Les territoires de la qualité de vie : du territoire au référentiel

---

Lorsque l'objet d'étude s'éloigne de l'analyse des conditions de vie nationales ou de l'étude de la qualité de vie à l'échelle d'une ville au profit d'une analyse intra-urbaine, il faut trouver un cadre spatial approprié et légitime. C'est un espace de proximité capable de saisir la réalité du « *local* » qui est recherché. La qualité de vie intra-urbaine ne peut, en effet, s'évaluer qu'à travers des unités de vie spécifiques où s'associent des usages, des pratiques, voire des sentiments. Cet espace doit être suffisamment réduit pour que la connaissance et la reconnaissance des lieux puissent engendrer des sentiments d'appartenance et d'appropriation. Cette promiscuité, entretenue par des relations familières entre l'homme et son environnement, génère une véritable « *intimité spatiale* » qu'il convient de prendre en compte dans l'appréciation de la qualité de vie. C'est pourquoi les unités trop grandes, où de tels liens ne peuvent voir le jour faute de cohérence, de proximité ou d'homogénéité, semblent inadaptées à notre problématique.

La qualité de vie intra-urbaine prend tout son sens et sa réalité dans l'espace réduit du quotidien. Le quartier symbolise cette entité où le citoyen évolue dans un univers restreint et connu. L'étude intra-urbaine prend toute sa signification lorsqu'il s'agit de différencier des entités où les habitants vivent leur quotidien et tissent avec leur environnement des relations de proximité. Seulement, la notion de quartier reste difficilement saisissable. Elle fait référence à des espaces aux contours flous et à des géométries variables qui sont le résultat d'approches et de découpages spatiaux différenciés qu'il convient de préciser. Pour appréhender cette notion de qualité de vie au

quotidien, il nous faut construire un « *modèle territorial* », une sorte d'abstraction du territoire du quotidien capable de contenir toute la diversité de notre problématique. Le produit de cette élaboration qui suppose la clarification et la simplification du territoire en un référentiel exploitable et généralisable doit servir de support à notre démarche d'évaluation. La construction d'une représentation simplifiée, abstraite et « *universelle* » de l'espace doit ainsi permettre de donner corps à un diagnostic pertinent et sensé.

## 2.1. Le quartier : un espace à géométrie variable et aux contours flous

Les définitions de cette notion de quartier sont nombreuses et font appel à des références et des représentations différentes. Le Dictionnaire de géographie<sup>96</sup> explique que « *les quartiers sont identifiés par leur position (centraux, périphériques), leur âge, leur aspect, leur ambiance (quartiers centraux, modernes, animés), leur fonction dominante (résidentielle, d'affaire, d'administration) et leurs caractères sociaux (quartiers populaire, ouvrier, aisé) voire l'origine de leur population* ». P. GEORGE<sup>97</sup> définit les quartiers comme « *d'anciennes unités autonomes, qui se sont distinguées dans l'évolution historique d'une ville par la composition de leur peuplement, ou par leur fonction ancienne ou actuelle ou encore par l'âge de leur construction et de leur insertion dans la ville* ». Pour ce géographe, « *le quartier est un entité vivante à l'intérieur de la ville (...). Il constitue un milieu de vie, d'activités, de relation. Il est perçu comme un environnement immédiat, plus familier que l'ensemble de la ville et, à plus forte raison que l'agglomération. Structurellement, le quartier se compose d'un ensemble d'îlots, délimités par des rues, qui sont à la fois artères de circulation et réalités fonctionnelles et sociales par la présence des magasins, des cafés et la fréquence des cheminements quotidiens. Il est articulé sur un certain nombre de points forts : carrefours, places qui sont à la fois des plans de repères et des lieux de rencontre* »<sup>167</sup>. Ces définitions expriment amplement la diversité et la complexité des composantes d'un quartier.

Le contenu social, tout comme ses caractéristiques matérielles, sustente le concept de quartier. Lieu de sociabilité, de convivialité, support de relations humaines, d'interaction de voisinage, le quartier est abordé en tant que contenu et contenant. Le quartier, comme la ville, doit être considéré à la fois comme « *territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœuds des relations entre sujets sociaux* »<sup>98</sup>. Ces deux réalités à la fois sociale et spatiale du quartier restent indissociables et en font un espace à vivre, un espace vécu. Celui-ci désigne « *une catégorie particulière d'être géographique, qui relève de l'espace vécu, d'une communauté d'appartenance et d'une représentation de celle-ci, avec des lieux repères et des lieux centraux* »<sup>99</sup>. Cette histoire entretenue avec le territoire fait du

<sup>96</sup> BAUD P., BOUGEAT S., BRAS C., 1995, Dictionnaire de géographie. Paris, Hatier, 432 pages.

<sup>97</sup> GEORGE P., 1970, Les méthodes de la géographie. Paris, Presses Universitaires de France, 128 pages.

<sup>98</sup> GRAFMEYER Y., 1994, Sociologie urbaine. Paris, Nathan Université, 127 pages.

<sup>99</sup> BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1993, Les mots de la géographie : dictionnaire critique. Montpellier, RECLUS, Collection Dynamiques du territoire, 3<sup>ème</sup> édition, 518 pages.

quartier un lieu privilégié où la proximité, le quotidien créent des liens d'appartenance et d'appropriation. Il correspond ainsi à « *la portion de la ville dans laquelle on se déplace facilement à pied, (...) dans laquelle on n'a pas besoin de se rendre, puisque précisément on y est* »<sup>100</sup>. Le quartier constitue ainsi le théâtre des scènes de vie où chacun s'adonne à ses occupations, ses habitudes, son quotidien.

Le concept de quartier apparaît riche de sens. Fait de la juxtaposition d'un cadre et d'un contenu liés entre eux par des réseaux utilitaires, relationnels, affectifs, le quartier a une structure complexe. Si sa définition conceptuelle semble entendue, les points de vue sont beaucoup plus partagés lorsqu'il s'agit de l'appréhender et de le délimiter dans un contexte réel. La conceptualisation du quartier apparaît plus facilement concevable que son application pragmatique. Le quartier recouvre des réalités bien différentes qui se superposent. Idéalement, le quartier en tant qu'environnement immédiat et lieu d'existence est riche de sens et s'imprègne de représentations et de sentiments. Seulement, le quartier ne peut être appréhendé dans sa globalité complexe compte tenu de la nature divergente de ses composantes. Faute de pouvoir appréhender sur le terrain toute l'épaisseur du quartier, il convient de choisir un moyen de l'approcher même si celui-ci reste partiel. Pour ainsi définir un quartier, en démontrer l'existence, l'unité ou la cohérence, il faut connaître les différentes approches possibles qui peuvent servir de « *portes d'entrée* » à l'analyse spatiale. Sans chercher l'exhaustivité ou l'approfondissement de ces approches, il est nécessaire d'expliquer les plus pertinentes et couramment utilisées pour appréhender et découper le territoire.

Le milieu physique constitue un élément dominant pour différencier l'espace. Les formes du relief et les caractéristiques du milieu tels qu'une colline, une plaine, une rivière, un fleuve permettent d'individualiser des parties de l'espace dont l'unité s'affirme géographiquement. L'espace peut également être délimité par le biais d'une approche historique. Au cours de son évolution, de son expansion, de ses mutations, la ville va se structurer de manière différenciée. Ces empreintes historiques conditionnent, tel un héritage, la constitution urbaine de la ville. Certains quartiers deviennent unanimement perçus comme le berceau historique de la cité et demeurent commodément identifiables. Ces quartiers anciens sont ainsi clairement identifiés par leur « *épaisseur historique* ».

Difficilement dissociable de l'évolution historique, la morphologie urbaine constitue un élément discriminant de l'espace. La forme du bâti, la construction urbaine, les ruptures spatiales dues aux infrastructures de transports, aux grands équipements ou aux zones d'activités sont autant d'éléments qui participent soit à l'homogénéisation, soit au contraire à la différenciation d'unité spatiale. Le quartier peut ainsi se définir par l'harmonie et l'uniformité de sa structure urbaine. La réalité du quartier peut également s'appuyer sur l'existence de ruptures. Les disjonctions telles que les grandes infrastructures de transports opèrent sur le territoire des limites strictes et saillantes qui morcellent la structure d'ensemble. Ces fractures urbaines, par leur rôle d'enclavement, d'isolement, de frontière, induisent une discontinuité territoriale. Ces ruptures radicales produites, par exemple, par les infrastructures routières ou ferroviaires constituent des barrières à la fois spatiale de franchissement et idéologique d'éloignement et d'isolement. La rupture du

---

<sup>100</sup> PEREC G., 1994, *Espèces d'espaces*. Paris, Galilée, 125 pages.

*continuum* urbain façonne de part et d'autre des unités différentes et donc des quartiers distincts.

La fonction du tissu urbain peut également permettre de distinguer les territoires. L'espace peut ainsi se caractériser par une spécialisation des activités. Celle-ci engendre une perte de mixité et de complémentarité des fonctions qui marque profondément le territoire. Cette approche fonctionnelle permet de mettre en évidence des espaces spécifiquement homogènes comme les quartiers d'affaires, des quartiers d'habitation, des quartiers industriels, commerçants ou artisanaux.

Le quartier peut aussi faire l'objet d'une approche sociologique. L'étude des caractéristiques de la composante sociale de l'espace s'avère discriminante. Une concentration accrue d'une partie de la population et la recherche volontaire ou non de « *l'entre soi* » engendrent une spécialisation spatiale qui induit une certaine homogénéité de peuplement. Le regroupement d'une catégorie sociale donne, par exemple, naissance à des quartiers bourgeois ou des quartiers ouvriers. La concentration de minorités raciales ou religieuses génère des territoires spécifiques comme peuvent l'être les quartiers d'Harlem, du Bronx ou de Chinatown. Certaines minorités ethniques constituent ainsi de véritables entités socialement cohérentes. Dans ce cas, l'espace se voit marqué par son contenu social dans la mesure où il est la source de sa construction et de son homogénéité. L'existence même du quartier est alors issue de l'aspect communautaire de la population qui le compose. La géographie sociale des territoires offre ainsi la possibilité d'identifier des zones de cohérence et de cohésion communautaire.

Le quartier constitue enfin une unité géographique pouvant faire l'objet d'une approche subjective dans la mesure où il est capable de mobiliser des phénomènes de cognition, de perception et de représentation. L'objectif est alors, pour la géographie des représentations, d'analyser la manière dont le vécu de l'habitant contribue à façonner ses images mentales et de comprendre comment celles-ci influencent ses pratiques. C'est par « *l'analyse des processus cognitifs qui traite des mécanismes d'acquisition, de représentation des objets (...) que peuvent être étudiés les rapports entre espace et représentations mentales* »<sup>101</sup>. En saisissant les relations qui se tissent entre l'homme et son territoire, il devient possible de comprendre le sens attribué au « *paysage urbain* ». Comme l'explique A. S. BAILLY<sup>102</sup>, le paysage est à la fois un environnement naturel, un milieu humain, un territoire vécu par un groupe, un lieu de création à la fois esthétique et symbolique en renouvellement permanent. Ces processus d'usage et d'appropriation, construits autour des perceptions et des représentations, permettent aux habitants d'avoir des « *réactions au paysage* »<sup>170</sup>. Les expériences visuelles, auditives, olfactives, tactiles ou kinésiques de chacun permettent une interaction perceptuelle avec le paysage. Le quartier n'existe donc pas « *par nature* » mais cette approche subjective, permet de comprendre quel en est le sens pour ceux qui l'habitent, le pratiquent et le vivent au quotidien. Pour donner corps à cette réalité subjective, difficilement saisissable, il convient

<sup>101</sup> BAILLY A. S., 1984, Les concepts de la géographie humaine. Paris, Masson, 204 pages.

<sup>102</sup> BAILLY A. S., 1986, Représentations spatiales et dynamiques urbaines et régionales. Montréal, Editions Régionales Européennes, 172 pages.

donc de s'appuyer sur les représentations et le lien au territoire. A. S. BAILL170Y a ainsi élaboré une grille sémantique où l'expression d'un groupe permet d'identifier et de définir le quartier. Basée sur l'appréciation des individus et leurs jugements de valeurs, cette démarche donne sens à l'espace du quotidien en tant qu'espace vécu.

L'énoncé des définitions et des différentes approches de cette notion de quartier permet d'en préciser la complexité, le caractère polymorphe et multidimensionnel, mais la véritable difficulté de cette notion réside dans la recherche d'une délimitation. Cet espace restreint, idéalement défini comme un bassin de vie, une image de référence dotée d'efficacité sur les comportements, un espace d'appropriation, de convivialité, le support d'un système relationnel et social, peut-il contenir et restituer cette richesse conceptuelle dans des limites spatiales opérationnelles ? Il existe bien des découpages car le quartier peut être délimité par des frontières administratives, juridiques, politiques ou subjectives mais sont-elles le reflet de cette « *imagerie urbanistique* »<sup>103</sup> ?

Rendu nécessaire par la gestion politique et administrative, le quartier peut être le résultat d'un découpage démographique réglementaire. Le plus institutionnel est opéré par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). Ce service recenseur et producteur d'informations statistiques procède à un découpage territorial de plus en plus fin où les unités spatiales s'emboîtent sans omission, ni recouvrement. L'exemple le plus marquant de cette division hiérarchique demeure celle de la grande commune française. Lorsque le poids de la population est suffisamment important pour le permettre, la commune est divisée en arrondissements. Chaque arrondissement est subdivisé en quartiers répondant au nom d'IRIS, eux-mêmes composés de la plus petite unité statistique recensée qu'est l'îlot. Le découpage territorial mis en place par cet institut national correspond à la délimitation d'entités statistiques. Elles ne correspondent qu'à des unités de mesure démographique. Ces unités de récolement statistique répondent au rôle de dénombrement quantitatif qui lui est conféré sans correspondre aux définitions et aux approches conceptuelles de la notion de quartier. Même si celles-ci tendent de plus en plus à être intégrées au processus de délimitation, la contrainte statistique impose donc ce découpage spécifique au détriment des réalités spatiales et sociales de cette notion de quartier.

La délimitation de l'espace urbain peut être impulsée par l'intervention et l'action opérationnelle. L'action publique nécessite l'identification des dysfonctionnements et leur localisation dans l'espace. Il devient alors impératif de délimiter un secteur singulier d'action correspondant à un périmètre prioritaire qui fera l'objet d'interventions particulières et de crédits spécifiques. C'est par exemple de cas des périmètres des quartiers en contrat de ville, des quartiers de réhabilitation bénéficiant des Opérations Programmées de l'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H.) ou les Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain et des Paysages (Z.P.P.A.U.P.). Ces procédures d'incitation, d'accompagnement ou de réglementation identifient des espaces dont l'homogénéité est liée à une seule composante ou problématique et opèrent, à leur tour, un découpage spécifique qui semble peu correspondre à l'épaisseur supposée du

---

<sup>103</sup> CHALAS Y., COUIC M-C., DUARTE P., TORQUE H., 1997, La ville émergente. Urbanité et périphérie. Connaissance et reconnaissance des territoires contemporains. Paris, Plan construction et architecture, 194 pages.

quartier.

L'espace peut également faire l'objet d'un découpage subjectif produit par ceux qui côtoient, pratiquent et vivent l'espace quotidiennement. Le rapport à l'espace n'a rien de neutre, ni d'objectif. L'homme-habitant s'approprie son environnement précisément parce qu'il s'agit de son espace de vie, le lieu de son quotidien. Il entretient avec cette entité restreinte des rapports privilégiés qui vont doter le quartier d'un sens particulier. Celui-ci s'impose alors, pour chacun, en tant que territoire immédiat pratiqué et symbolique. Ces liens affectifs tissés progressivement entre les hommes et les lieux donnent corps à la notion d'espace vécu qui « englobe simultanément l'espace de vie et l'espace représenté »<sup>104</sup>. Cette construction à la fois symbolique et imaginaire permet à chacun d'identifier des limites subjectives et immatérielles de l'espace. C'est en suivant cette démarche d'identification des lieux fréquentés, des itinéraires que l'individu va pouvoir se situer par rapport à l'espace, reconnaissant ce qui fait partie de son quotidien et ce qui en est exclu. Cette délimitation, loin d'être universelle et univoque, symbolise néanmoins les limites du territoire familier qui peuvent se construire dans l'esprit de l'habitant et lui permettre de clore son espace de vie teinté d'une certaine intimité.

Au regard des différents découpages qui peuvent s'opérer sur le terrain, nous sommes forcés de constater que la délimitation du quartier s'éloigne souvent de la connaissance axiomatique de la notion. Ses caractéristiques complexes, ses composantes multiples, la diversité du sens donné à ce territoire sont autant d'éléments qui connaissent une certaine incompatibilité à se côtoyer dans un même espace. Il semble exister une inadéquation entre un découpage effectif et la complémentarité des éléments qui théoriquement façonnent un quartier. Cette notion de quartier et surtout sa délimitation semble davantage nourrir « l'imagerie urbanistique »<sup>105</sup> que des réflexions pragmatiques et opérationnelles capables d'exister sur le terrain. Comme l'explique Y. CHALAS, la notion de quartier sustente « l'imagerie »<sup>172</sup> car elle fonctionne comme d'autres « illusions tenaces 172 » qui « continuent d'animer la démarche urbanistique et de la légitimer 172 ».

L'incertitude de ces limites urbaines constitue donc à l'heure actuelle une base fondamentale de réflexion que les recherches intra-urbaines doivent approfondir. La question posée, et qui doit impérativement trouver une réponse, est celle de la lisibilité des territoires :

**« les différents espaces autrefois répertoriés par les urbanistes, les sociologues ou les politiques – région, agglomération, bassin de vie, ville, campagne, banlieue, commune, quartier – ont des limites qui se brouillent de plus en plus. Les critères de la bonne représentation en matière de territoire urbain ne sont plus ceux de la forme aux contours nets et au centre de gravité bien affirmé. Au contraire, (...) la forme aux contours flous et au centre introuvable est devenue une réalité fondamentale de l'évolution urbaine. Il nous faut aujourd'hui**

---

<sup>104</sup> ANDRE Y., BAILLY A. S., CLARY M., FERRAS R., GUERIN J-P., 1990, Modèles graphiques et représentations spatiales. Paris, Anthropos, 217 pages.

<sup>105</sup> CHALAS Y., DUBOIS-TAINE G., 1997, La ville émergente. Saint-Etienne, Editions de l'Aude, 285 pages.

***apprendre à raisonner avec des horizons incertains, non seulement sur le plan temporel de l'avenir ou de la durée des choses et des événements, mais également sur le plan spatial, celui de nos faits et gestes quotidiens d'habitants des villes »<sup>106</sup>.***

Les territoires d'analyse ou d'interventions urbaines ne sont plus clairement définis mais semblent répondre à des organisations où les systèmes de lieux et de liens servent à construire des identités multiples. L'espace ne doit plus être envisagé à travers des entités prédéfinies mais correspond à l'analyse de territoires complémentaires, dont la géographie peut être variable, s'inscrivant dans des temporalités et des exigences différentes. Pour mener à bien ces réflexions intra-urbaines, il convient de ne pas réduire la perception de l'espace à une vision unilatérale mais il devient nécessaire d'intégrer d'éventuels changements de configurations territoriales, la diversité des temporalités, la dissolution des besoins et l'évolution des modes de vie. La territorialisation de notre étude doit intégrer la variabilité et la complémentarité des échelles.

La problématique de la qualité de vie quotidienne ne peut être contenue dans des projections territoriales étroites et réductrices. Pour mener à bien cette évaluation, nous avons refusé l'utilisation d'une délimitation prédéfinie. L'usage de découpages politiques, administratifs ou subjectifs préétablis tels que les quartiers INSEE n'a pas été retenu. Cet abandon consenti implique une recherche de solutions satisfaisantes et adaptées, capables de restituer la complexité des pratiques urbaines, la variabilité et l'imbrication des échelles intra-urbaines pouvant donner corps à la notion de qualité de vie quotidienne. Pour ce faire, l'avancement de la connaissance et la maturation des réflexions ont permis de mettre en place un cheminement scientifique sur lequel il convient de revenir.

## **2.2. Entre exigences scientifiques et contraintes géographiques : recherche heuristique d'un système de référence géographique**

La démarche de travail consiste, à partir des éléments de constat précédemment énoncés sur la nécessaire évolution des échelles d'analyse, d'entreprendre une méthode de recherche fondée sur l'approche et la résolution progressive de la problématique posée. L'enjeu de la démarche est d'ancrer notre étude sur un territoire ayant du sens pour ceux qui l'habitent tout en répondant aux exigences de la contrainte statistique imposée par le diagnostic objectif.

Grâce à cette recherche d'évaluation de la qualité de vie menée sur l'ensemble de la ville de Lyon, l'enjeu est d'entrer dans la ville et d'asseoir l'analyse urbaine sur des territoires pertinents. Le problème est alors d'utiliser un découpage territorial permettant la complémentarité entre la disponibilité statistique, indéniablement nécessaire à l'analyse urbaine et la pertinence des unités spatiales utilisées. Les limites territoriales évoluent selon la perception des habitants mais aussi en fonction des choix et des priorités des analystes qui se penchent sur ces territoires. Rares sont ceux qui montrent « *un intérêt pour le système de découpage qu'ils utilisent. Très naturellement, ils préfèrent se concentrer sur les aspects plus substantiels de l'étude spatiale que sur le processus*

---

<sup>106</sup> CHALAS Y., DUBOIS-TAINE G., 1997, *La ville éMergente. Saint-Etienne, Editions de l'Aude, 285 pages*



*apparemment trivial et terre-à-terre du dessin des unités spatiales qu'ils manipulent* »<sup>107</sup>. Il semble néanmoins nécessaire, avant de vouloir analyser l'urbain, de s'interroger sur les découpages utilisés et leurs conséquences sur l'analyse spatiale elle-même.

Pour mener à bien notre étude sur la qualité de vie quotidienne, nous avons eu recours à différentes approches pour aboutir à un espace de compromis. Comme le montre la **figure II.3.**, nous avons testé différents découpages et diverses méthodes d'analyse comme les découpages statistiques traditionnels (îlots et IRIS de l'INSEE) et la méthode du carroyage pour construire enfin un terrain d'étude structuré autour du référentiel bâti et de son unité de voisinage. Le but est alors de répondre aux préoccupations et aux fondements de la problématique de la qualité de vie quotidienne et de travailler sur des terrains d'étude sensés, cohérents et statistiquement viables. C'est pourquoi il convient de construire un espace de compromis capable de prendre en compte la complémentarité des méthodes d'analyse et les exigences de la problématique.

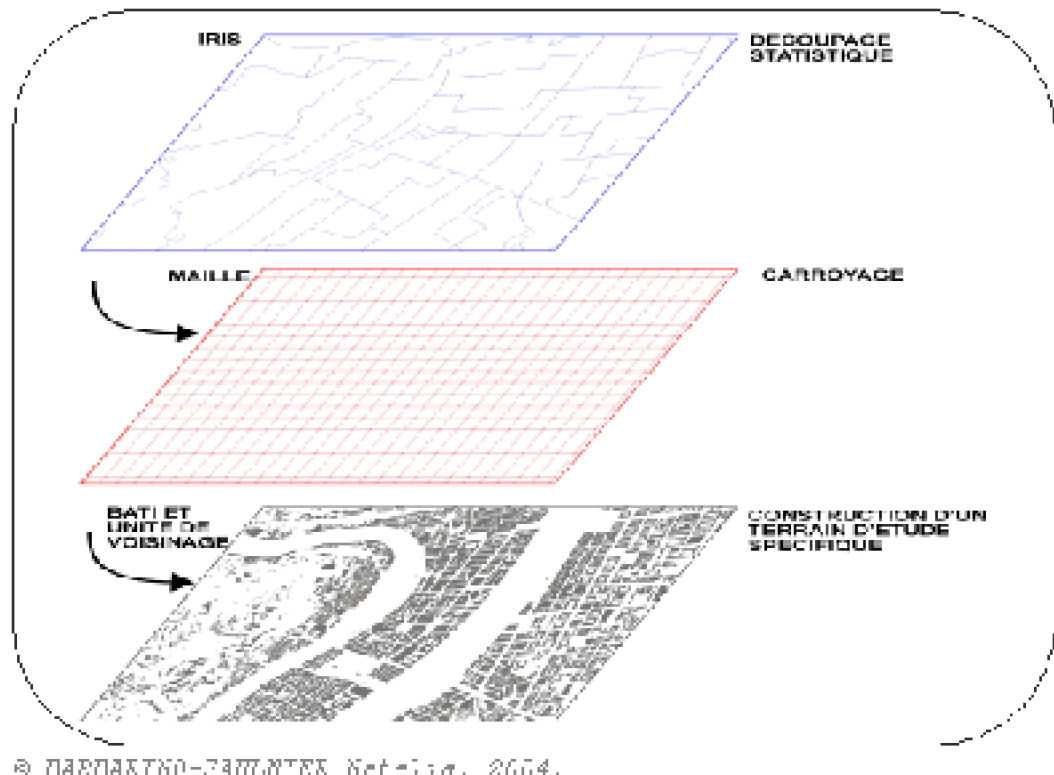
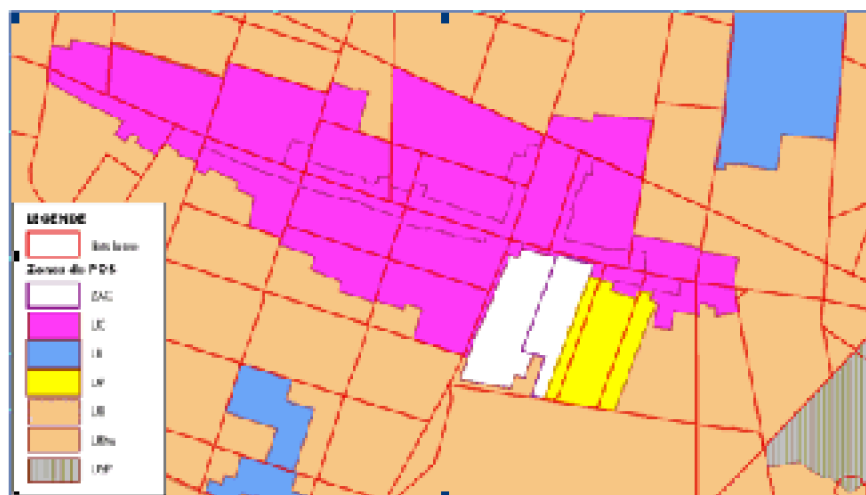


Figure II.3. Méthodes comparées d'échelle d'analyse

Le découpage qui s'impose souvent et de manière presque naturelle à l'analyse urbaine correspond d'abord à la délimitation statistique mise en place par l'INSEE. Ces unités de récolement statistique, qu'il s'agisse de l'arrondissement, de l'IRIS ou de l'îlot, répondent au rôle de dénombrement quantitatif qui lui est conféré. Comme l'illustre la **figure II.4.**, même si celles-ci tentent de plus en plus à être intégrées au processus de

<sup>107</sup> OPENSAHAW S., 1981, Le problème de l'agrégation spatiale en géographie. Traduit de l'anglais par PUMAIN D., L'Espace Géographique, Tome X, n°1, Doin, pages 15-24, cité par LAJOIE G., 1992, Le carroyage des informations urbaines. Rouen, Publications de l'université de Rouen, Collection Nouvelles Données en Géographie, N°177, 238 pages.

délimitation, la contrainte statistique impose ce découpage spécifique au détriment des composantes spatiales et sociales de la notion de quartier et d'espace vécu. La juxtaposition des îlots INSEE et le plan de zonage POS illustre bien le décalage entre le découpage statistique du territoire et la réalité de sa morphologie. En effet, les îlots ne correspondent pas à la délimitation du centre urbain (zone UC) établie par le POS.



Source : INSEE, 1999 et Plan d'Occupation des sols (POS) appliqué au centre de base à l'élaboration de l'axe d'urbanisme (2004).

Figure II.4. Exemple de l'hétérogénéité du découpage des îlots INSEE

Cette unité de référence spatiale s'impose cependant comme un vivier de données statistiques dont l'analyse urbaine peut difficilement se passer. L'exhaustivité, la richesse et la finesse des données disponibles à cette échelle font de ce découpage un outil indéniablement performant pour les connaissances et les réflexions intra-urbaines. Seulement son usage doit être adapté à la problématique abordée. L'évaluation de la qualité de vie quotidienne ne peut se faire sur des délimitations imposées par la loi statistique qui tient peu compte des structures sociales et spatiales des territoires. Ce découpage statistique largement déterminé par l'approche démographique semble inadapté aux enjeux de proximité. Il ne permet pas de prendre en considération les problématiques de la vie quotidienne comme le commerce, le bruit, les équipements scolaires ou les transports en commun.

La problématique de la qualité de vie quotidienne ne peut ainsi être contenue dans des projections territoriales contraintes et réductrices. Pour mener à bien cette évaluation, nous avons refusé l'utilisation de cette délimitation prédéfinie. En effet, celle-ci ne semble pas capable de restituer la complexité des pratiques urbaines et des usages quotidiens, la variabilité et l'imbrication des échelles intra-urbaines pouvant donner corps à la notion de qualité de vie quotidienne. L'usage de ce découpage statistique proposé par les îlots ou les IRIS 2000 (quartiers INSEE) s'avère ainsi inadapté à l'approche de la qualité de vie quotidienne et peut même constituer une gêne à l'analyse de cette problématique. C'est pourquoi ces limites n'ont pas été retenues. Cet abandon consenti implique alors une recherche de solutions satisfaisantes et adaptées.

Cette volonté de nous affranchir d'un découpage classique afin d'éviter les risques de

voir apparaître des effets liés à la conception des limites administratives ou des unités statistiques prédéfinies, nous a conduit à tester l'utilisation d'un référentiel maillé. La méthode du carroyage correspond à un découpage neutre et arbitraire en maille dont la forme peut varier. La plus simple est le carré mais le triangle, le losange ou l'hexagone peuvent éventuellement être utilisés. L'espace est ainsi découpé de manière abstraite suivant une grille orthonormée dont le pas est défini en fonction de la problématique et des objectifs du traitement. Cette solution propose une abstraction complète du territoire. Ce maillage permet de s'affranchir de certains effets induits par les découpages statistiques comme la non adaptation du découpage à la problématique, l'absence de choix du terrain d'étude ou le lissage de l'information.

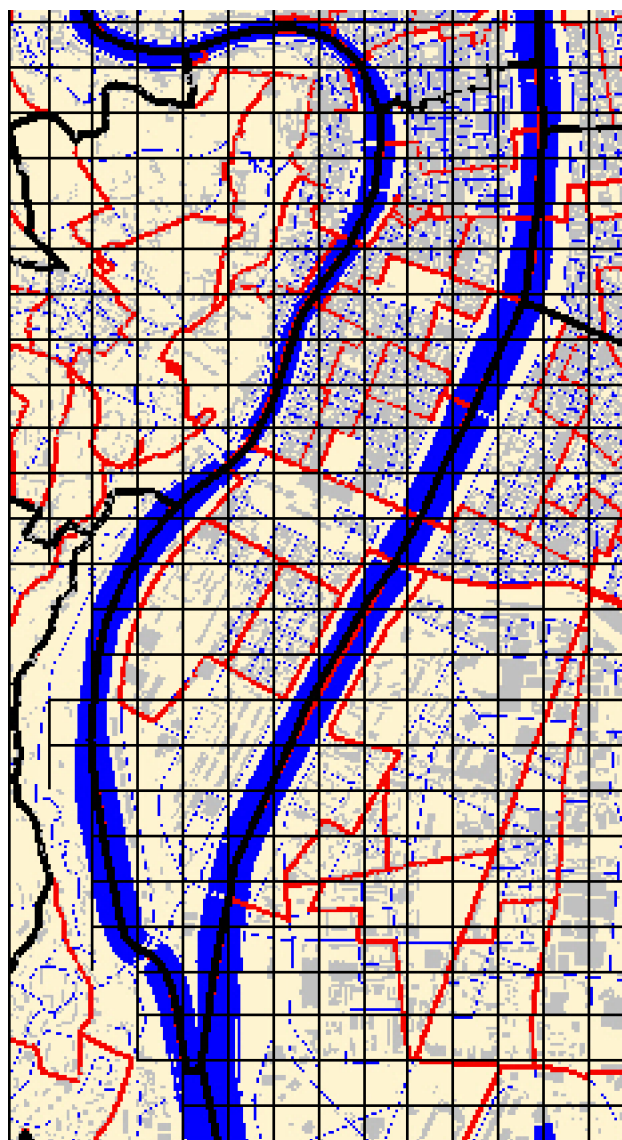


Figure II.5. Un exemple de maille sur la ville de Lyon

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004. Cette figure illustre la juxtaposition du découpage en IRIS de INSEE et le découpage en maille de 100 mètres.

Cependant cette méthode pose un certain nombre de problèmes qui ont été jugés

réduites. Tout d'abord, la définition de la maille reste un élément à la fois déterminant et problématique dans l'étude de la répartition d'un phénomène dans l'espace. La **figure II.6.** illustre, à travers l'exemple du nombre de commerces et de services de proximité, cette uniformisation de l'information en fonction de la taille du maillage. En effet, si la maille est trop étendue, indépendamment de sa forme, on observe un aplanissement généralisé des données. La maille de 33 mètres présente une répartition précise et détaillée de la donnée commerciale mais fournit une lecture du territoire peu propice à l'analyse. La maille de 100 mètres permet un lissage de l'information, alors que la maille de 200 mètres présente une telle uniformisation de la donnée qu'elle devient à la fois peu exploitable et discriminante. Même si la perte d'information semble inévitable, elle est maximale si le nombre de maille est égal à 1 et décroît linéairement avec l'augmentation du nombre de maille. La difficulté réside donc dans le choix du nombre de mailles. Celui-ci doit alors être le plus adapté au phénomène étudié pour ainsi minimiser la perte d'information.

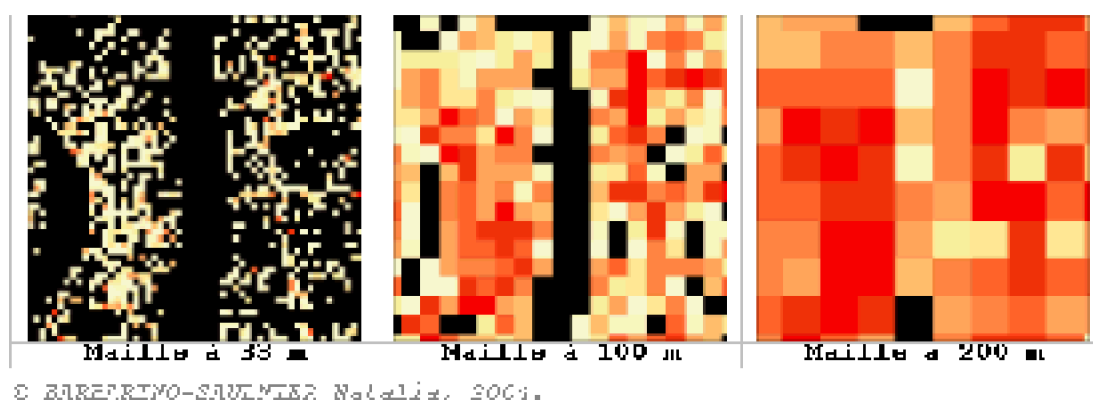


Figure II.6. Aplanissement des données en fonction de la taille de la maille

Ainsi, comme nous venons de le voir, pour rendre les phénomènes comparables, ce système de maillage implique un pas fixe pour l'ensemble des thèmes abordés. Cependant, l'évaluation de la qualité de vie implique le traitement de critères à la fois nombreux et variés. Cette contrainte de « *pas fixe* » implique donc une rigidité de traitement et d'analyse peu acceptable. En effet, en terme de qualité de vie quotidienne, la proximité d'un espace vert ne s'évalue pas sur la même échelle que la proximité d'une boulangerie ou d'un arrêt de bus. Il est ainsi impossible de choisir un pas unique compatible avec l'ensemble des thèmes abordés par l'étude.

L'influence de la localisation du maillage n'est, de plus, pas sans conséquence pour l'analyse des phénomènes. Comme l'illustre la **figure II.7.**, selon l'origine du maillage, la distribution des éléments peut largement varier.

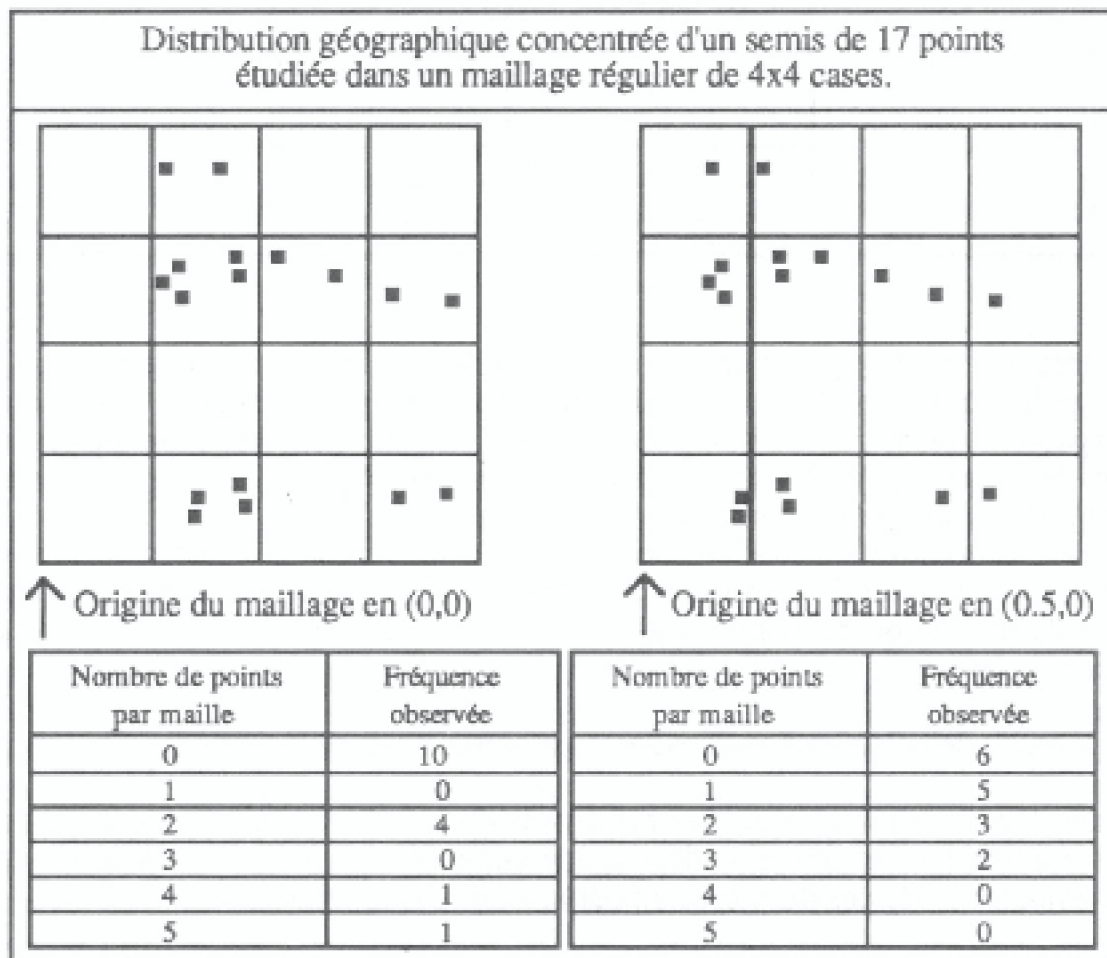


Figure II.7. Influence de la localisation du maillage

Source : LAJOIE G., 1992.

Comme l'explique G. LAJOIE <sup>108</sup>, le maillage de départ (origine 0, 0) présente une distribution concentrée du semis de points. La fréquence de maille vide est très importante (10 mailles sur un total de 16). Les 17 points du semis sont ainsi regroupés sur six mailles avec deux concentrations majeures de 4 et 5 points. Si le maillage est décalé d'une demi-case (origine 0.5, 0), cette concentration disparaît. La fréquence des mailles vides est presque moitié moins importante (6 mailles sur un total de 16). Les mailles de fréquence 1 apparaissent massivement alors que les deux regroupements majeurs identifiés ultérieurement disparaissent « *au profit de concentrations secondaires de 3 points par maille* ». Cette variabilité des résultats produite par le carroyage peut donner lieu à l'analyse de deux distributions bien différenciées sinon opposées. La première

<sup>108</sup> LAJOIE G., 1992, Le carroyage des informations urbaines. Une nouvelle forme de banque de données sur l'environnement de Grand Rouen. Rouen, Publications de l'université de Rouen, Collection Nouvelles Données en Géographie, N°177, 238 pages.

distribution (origine 0, 0) semble ainsi concentrée alors que la seconde (origine 0.5, 0) présente une distribution plus diffuse, « *tendant vers une distribution aléatoire 179* ».

Cette méthode du carroyage comporte une faiblesse supplémentaire pour l'étude des distributions qui « pose à elle seule le problème de fond quant à l'utilisation de ces techniques dans l'analyse géographique, stricto sensu, d'un phénomène précis »<sup>179</sup>. Comme le montre la **figure II.8.**, il s'avère que le maillage met à disposition de l'analyste une distribution de fréquences d'un semis de point sans pour autant renseigner sur la distribution géographique des phénomènes.

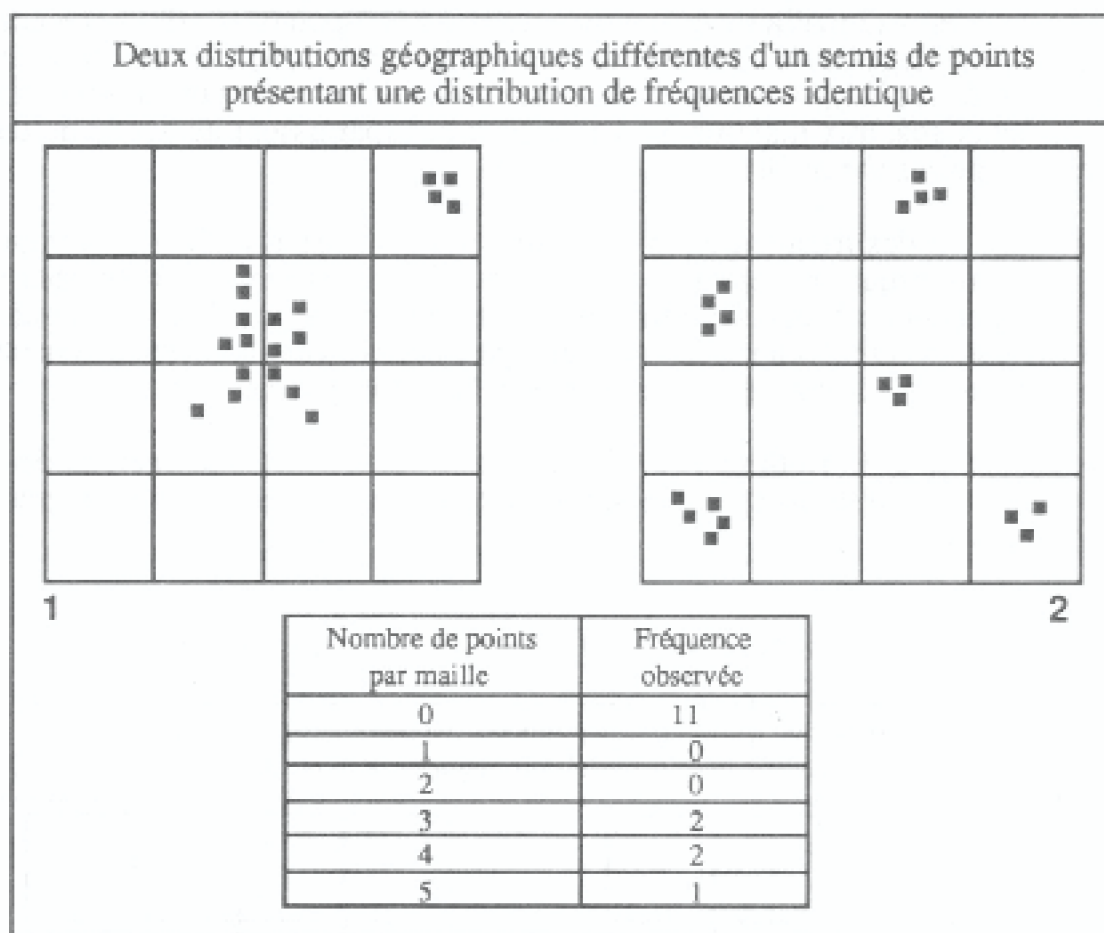


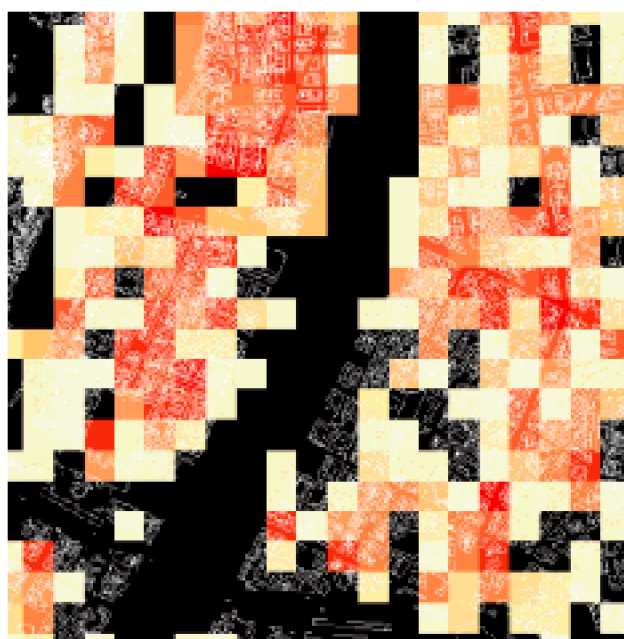
Figure II.8. Distribution géographique et distribution statistique

Source : LAJOIE G., 1992.

La **figure II.8.** démontre que deux semis de points possédant une distribution de fréquences strictement identique peut donner lieu à deux distributions spatiales quasiment opposées. Malgré une distribution statistique semblable, le semi 1 présente une concentration unique au centre du maillage alors que les points du semi 2 sont au

contraire groupés en plusieurs concentrations distribuées spatialement de manière aléatoire.

Enfin, comme le montre la **figure II.9.**, les rendus cartographiques produits grâce au carroyage ont été jugés trop abstraits pour une analyse fine de la ville : la structure urbaine n'est plus reconnaissable, ce qui rend l'interprétation visuelle des phénomènes difficile. L'exemple présenté ci-dessous correspond à une cartographie du nombre de commerces comptabilisé sur une maille de 100 mètres. Cette représentation cartographique ne facilite pas l'analyse urbaine. L'abstraction territoriale induite par la méthode du carroyage limite l'ancrage du phénomène dans l'armature urbaine et nuit donc à l'interprétation de l'information à une échelle fine.



Cet extrait cartographique présente le nombre de commerces et de services de proximité sur une partie du territoire de la ville de Lyon (zone Brocquière, rive gauche du Rhône). L'information est localisée sur une maille de 100 mètres. L'armature urbaine apparaît volontairement sous le carroyage afin d'illustrer le phénomène d'abstraction induit par cette méthode.

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure II.9. Abstraction territoriale et difficultés d'interprétation des phénomènes

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Cette alternative méthodologique du carroyage a donc des limites pénalisantes pour la problématique d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Sans pour autant contester l'intérêt de son usage qui peut être adapté à certaines échelles d'analyse territoriale ou à certaines problématiques, il semble néanmoins que la maille ne puisse répondre aux exigences de notre approche spécifique de la qualité de vie intra-urbaine. Il nous a donc fallu réfléchir à la construction d'un terrain d'étude spécifique. C'est pourquoi, nous avons cherché une unité géographique compatible avec notre problématique. La notion de qualité de vie s'exprime en effet sur un territoire tant social que spatial: c'est l'échelle de l'individu et du foyer, du temps court et du quotidien, c'est l'échelle du lieu de vie, du territoire vécu, habité. Il s'agit donc de trouver un territoire évolutif, à géométrie variable pouvant optimiser l'analyse urbaine. Une échelle permettant de mener à bien des analyses multicritères tout en préservant une lecture satisfaisante de la structure urbaine doit ainsi être trouvée. L'enjeu est alors de produire une analyse urbaine sur des territoires pertinents permettant la complémentarité des sources statistiques et des

données d'évaluation du cadre de vie.

### **2.3. Le système de référence du bâti et son unité de voisinage : vers l'optimisation de l'analyse urbaine**

Afin d'intégrer ces deux contraintes a priori contradictoires d'unicité du référentiel et de variabilité du territoire vécu en lien avec la problématique de la qualité de vie quotidienne, nous avons orienté notre choix sur le référentiel unique de la couche « *bâti* » du cadastre. Cette source d'information est issue du Système Urbain de Référence (S.U.R.) de la Communauté Urbaine de Lyon et mise à disposition par le Grand Lyon. Le noyau dur identifié de notre étude est celui du lieu de vie : nous avons ainsi choisi de le représenter par l'objet « bâti cadastral ». Celui-ci met à disposition une représentation cartographique très précise du cœur du territoire vécu : il fait directement référence à l'unité sociale de base de notre recherche : l'individu et son foyer. Symbole du lieu intime par excellence, approprié totalement et exclusivement, l'espace bâti est le plus petit dénominateur commun pour l'expression territoriale de chacun des thèmes de l'analyse spatiale de la qualité de vie quotidienne. Dans la mesure où il s'agit d'évaluer les potentialités et les carences du cadre de vie, il n'a pas été jugé nécessaire de descendre à une échelle plus fine d'analyse qui aurait pu être l'unité du logement. La prise en compte du logement, mise à part ses qualités intrinsèques, ne modifie en rien la qualité des cadres de vie qui les entourent.





Figure II.10. Référentiel d'étude : l'objet « bâti cadastral »

Source : Système Urbain de Référence – Grand Lyon Origine Cadastre – Droits de l'Etat réservés Origine Communautaire Urbaine de Lyon – Droits réservés

Beaucoup trop petit, le bâti cadastral ne peut cependant pas être considéré comme un référentiel suffisant pour l'évaluation de la qualité de vie. Le logis correspond au cœur du territoire vécu mais il ne s'agit pas d'analyser les propriétés de l'espace qu'il délimite mais bien d'évaluer le territoire dont l'habitant fait l'usage autour de son logis à travers son mode de vie. Jugé trop réduit pour apprécier la qualité des cadres de vie, nous avons tenu à étendre notre référentiel d'étude. Cette nécessité induit la construction d'une unité de voisinage pour compléter la représentation du territoire à partir du référentiel bâti. L'utilisation de cette unité de voisinage permet d'optimiser notre échelle d'analyse car elle offre la possibilité de rapporter au bâti des critères d'évaluation mobilisables sur un voisinage variable en fonction des thèmes étudiés.

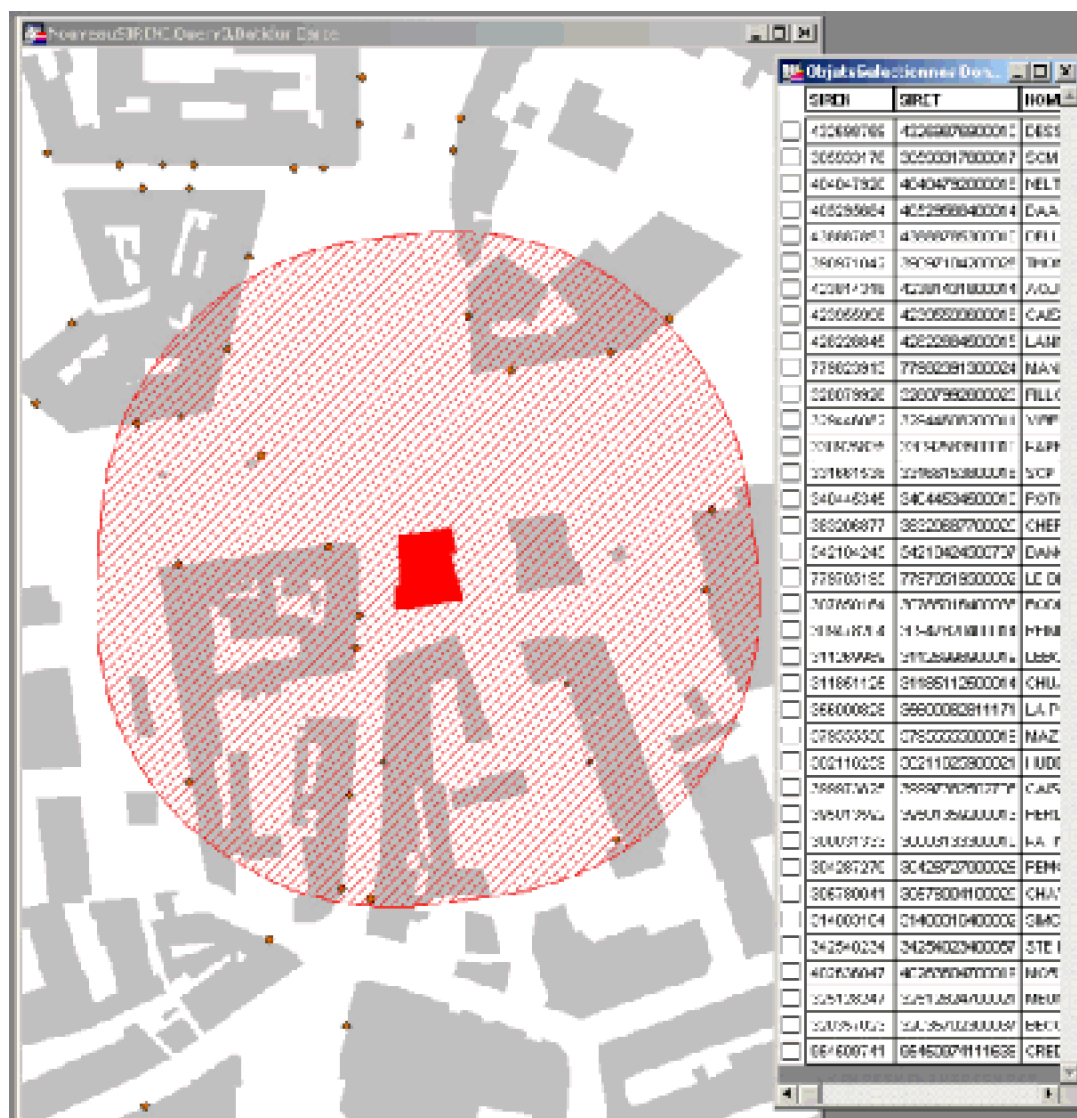


Figure II.11. Référentiel bâti et son unité de voisinage

Source : Système Urbain de Référence – Grand Lyon

Le traitement au voisinage est une méthode d'analyse spatiale simple à mettre en œuvre qui consiste à évaluer une propriété du territoire dans un rayon défini autour d'un objet de référence (le bâti cadastral) et d'affecter à cet objet la valeur résultant du traitement. Il peut s'agir de comptages, de cumuls, de moyennes, de densités... Le résultat se lit sous la forme : « quantités mesurées dans un rayon de n mètres au voisinage de l'objet de référence ».

Ce système de référence combiné autour du bâti cadastral et de son unité de voisinage permet l'utilisation d'un outil d'analyse urbaine performant disposant de nombreux avantages. Dans un premier temps, la source cadastrale met à disposition une couche d'informations parfaitement homogène, cohérente et régulièrement mise à jour sur l'ensemble du territoire d'étude, à savoir celui de la ville de Lyon. Avant même d'entreprendre l'étude proprement dite de la qualité de vie, ce système de référence peut

être valorisé afin d'optimiser la connaissance du tissu urbain. L'usage de cette source cadastrale permet ainsi d'améliorer l'information disponible par une estimation de la volumétrie de chaque bâti ainsi que leur distinction en bâtis habités ou non.

L'estimation de la volumétrie a été obtenue par croisement de mesures d'altitudes de faîtages et d'altitudes au sol après interpolation de ces dernières. Comme l'illustre la **figure II.12.**, nous avons distingué le bâti habité à partir du croisement de différentes sources telles que les données du Recensement de la Population de 1999 à l'îlot, les zonages du Plan d'Occupation des Sols, la localisation des grands équipements et infrastructures (bâtiments administratifs, hôpitaux ou établissements scolaires,...), les lieux de rupture urbaine (cimetières, parking,...) ou les données du fichier SIRENE. Cette estimation a donné lieu à une vérification à « *dire d'expert* », à des tests par échantillonnage et à des confrontations d'adresses avec le fichier des abonnés au téléphone.



Figure II.12. Distinction entre bâtis habités et non habités

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'intégration de ces deux informations au référentiel bâti est capitale. Cette valorisation permet d'affiner les résultats du RP-99 à l'îlot car elle rend possible l'affectation d'une valeur estimée des variables du recensement à chaque bâtiment habité. Les valeurs obtenues au bâti ne sont bien évidemment que des estimations. La prise en compte de la volumétrie et du caractère habité ou non des bâtiments permet cependant d'affiner la vision intra-ilôts, la connaissance et la compréhension du territoire et permet de disposer d'une somme considérable d'informations contextuelles.

Ce choix induit à la fois l'unicité du système de référence et l'adaptation à la variabilité de chaque thème abordé pour l'évaluation de la qualité vie. Le référentiel bâti permet de croiser des données statistiques et des données concernant la gestion locale du cadre de vie tout en offrant la possibilité de mener des analyses multicritères. Il permet, de plus, une représentation cartographique de lecture facile où la structure urbaine est parfaitement lisible et conservée. L'utilisation de ce système de référence permet de traiter des données à la fois ponctuelles, linéaires et surfaciques. Elle ne se limite donc pas à l'analyse de données simples mais permet au contraire de développer et d'affiner des modes complexes d'analyse urbaine. Cette méthode nécessite néanmoins une source de données brute soigneusement renseignée et localisée.

Après avoir évoqué le concept de quartier et tenté de trouver dans cette délimitation territoriale une échelle d'analyse adaptée à notre problématique, nous avons retracé le cheminement de nos recherches et exposé nos points d'avancement quant aux réflexions intra-urbaines. La recherche heuristique d'un territoire d'étude pouvant répondre aux exigences scientifiques de la problématique de la qualité de vie tout en prenant en compte les contraintes géographiques et statistiques de l'analyse urbaine a permis de tester différentes échelles de travail. Jugées inadaptées, ces expérimentations nous ont conduit à la construction d'un territoire spécifique matérialisé par le bâti et son unité de voisinage. La qualité vie ayant trouvé un ancrage territorial adéquat et satisfaisant, il s'agit à présent d'entrer davantage dans les rouages techniques pour préciser les outils nécessaires à notre travail, les modes de traitement employés et la démarche cartographique utilisée pour dresser le diagnostic de la qualité de vie quotidienne.

### **3. Analyse spatiale de la qualité de vie : outils, modes de traitement et de représentation d'un diagnostic urbain**

---

La démarche de décomposition/recomposition du système complexe de la qualité de vie, l'identification des critères subjectifs d'évaluation de celle-ci, la construction du système de référence, nous ont permis de comprendre les modalités de la perception de la qualité de vie par les acteurs du territoire urbain. Le diagnostic doit à présent aboutir à une représentation partagée de ces perceptions sur l'étendue du territoire considéré.

Les éléments de méthode pour la construction de cette représentation sont d'ores et déjà établis : nous connaissons à présent la structure du complexe que nous nous proposons d'évaluer, à savoir les caractéristiques et les qualités du milieu jugées nécessaires à la qualité de vie, ainsi que leur inscription spatiale modélisée par le

référentiel bâti et son unité de voisinage. Cette configuration nous oriente vers une analyse multiple : dans un premier temps, nous évaluerons l'intensité de chacun des critères dans l'espace ; puis nous testerons différentes méthodes d'analyse de la combinaison de ces facteurs.

Le référentiel bâti et son voisinage prennent dès lors une signification plus technique : ils constituent en effet la référence pour une base de données spatialisée où chaque enregistrement correspond à une unité de bâti, dont la nature du voisinage est réajustée en fonction de chaque critère.

### **3.1. Analyse objective de chaque critère : vers la décomposition de la qualité de vie**

Cette étape de décomposition de la notion de qualité de vie doit aboutir au renseignement de la base de données pour chacun des critères identifiés lors de l'enquête. Pour chaque critère, il s'agit donc d'identifier la ou les variables les plus pertinentes, de déterminer la fonction de voisinage qui décrit le mieux la relation spatiale entre le phénomène étudié et l'habitant, matérialisé par le bâti ; et enfin de recueillir la donnée source permettant de calculer les indicateurs. L'objectif de ce chapitre n'est pas de préciser les traitements effectués pour chacun des critères mais il s'agit de donner les grands principes d'analyse spatiale mobilisés par ce travail. La quatrième partie du document se propose en effet de détailler chacun des traitements en s'appuyant sur la présentation des résultats cartographiques de l'étude et l'analyse des disparités spatiales des critères de la qualité de vie.

L'échelle à laquelle nous nous situons, induite par le choix du système de référence, implique de mobiliser des données sources d'une très grande précision géographique. Pour mesurer l'impact des phénomènes à l'échelle du bâti, il faut en effet disposer de « *données brutes* » : l'utilisation de données agrégées induirait l'obtention de résultats qui ne correspondraient plus à notre problématique. Cependant, il n'est pas question pour ce travail de produire de la donnée spécifique. L'étendue et la densité du territoire d'étude ainsi que la variété des champs thématiques impliquent la mobilisation de moyens hors de notre portée. Par ailleurs, la production de données spécifiques nécessite des compétences méthodologiques que nous ne possédons pas. Enfin, les différents services techniques de la Ville et des autres administrations territoriales produisent, pour les besoins de leurs activités propres, une masse considérable de données récentes, spatialisées et d'une très grande précision qu'il est possible de mobiliser.

Plutôt que de produire la donnée, nous optons donc pour une démarche d'identification et localisation de la donnée disponible la plus adaptée à nos besoins, quitte à l'adapter en partenariat avec le service responsable. En effet, cette donnée de gestion n'est pas forcément directement mobilisable à des fins d'analyse spatiale (elle n'a pas été produite pour cet usage), mais elle seule peut fournir un matériau de base pour la création de bases de données spatialisées adaptées à notre usage. Cette étape de « *raffinage* » passe donc par l'exploration et l'évaluation de la donnée disponible (modes de production, signification) et par sa transcription en une donnée exploitable : extraction de l'information nécessaire, croisement de données de différentes sources pour obtenir

une base décrivant au mieux le phénomène observé.

La démarche multicritère et multi-thématique adoptée implique de rapporter un grand nombre de données sources au référentiel unique choisi : c'est la phase d'assignation des variables. Le principe de voisinage adopté peut amener à considérer la relation spatiale entre l'objet porteur de la propriété à assigner et l'objet du référentiel comme une relation « *émetteur – récepteur* ». Le transfert de la propriété de l'émetteur vers le récepteur doit suivre des lois spécifiques à chaque thématique : c'est ce que nous appellerons la « *fonction de voisinage* ». Cette fonction de voisinage, propre à chaque thématique, va nous permettre de décrire des phénomènes d'interactions spatiales différentes en lien, par exemple, avec le comportement de l'habitant au sein de son espace de voisinage (disponibilité et attractivité des infrastructures) ou l'atténuation du bruit liée à la circulation automobile. Chaque thème nécessite donc une phase de compréhension des modalités de cette interaction spatiale. Un travail de documentation et de collaboration doit donc être spécifiquement mené conjointement avec les spécialistes de chaque thématique pour évaluer les modalités de cette fonction de voisinage. Il est apparu que la fonction de voisinage peut toujours être abordée selon deux angles qui sont globalement similaires mais dont la mise en œuvre technique peut être plus ou moins complexe. Il est important de garder à l'esprit que la transcription de la fonction de voisinage en terme d'algorithme d'analyse spatiale correspond toujours à une modélisation, à savoir une simplification du fonctionnement réel du phénomène, qu'il est illusoire et inutile de vouloir décrire exhaustivement dans toute sa précision sur toute l'étendue du territoire qui nous intéresse.

Si l'analyse se base sur l'émetteur, c'est-à-dire sur la donnée étudiée, nous pouvons considérer que l'émetteur possède une « *aire d'influence* » dont les caractéristiques sont définies par la propriété qu'il émet. Il est ainsi possible de modéliser cette influence en assimilant la diffusion de la propriété sur le mode de l'atténuation d'un signal. L'exposition au bruit varie, par exemple, en fonction de l'intensité et de l'éloignement de la source sonore. À partir de la connaissance du phénomène étudié (acoustique, dispersion d'un polluant dans l'atmosphère, mais aussi phénomènes de type attractivité commerciale), il est possible de modéliser la diffusion de la propriété dans l'espace en fonction de l'intensité d'émission, de la distance parcourue, mais aussi en fonction de la structure urbaine (hauteur et enfillement des façades, densité du tissu urbain...).



Figure II.13. Exemple de traitement à partir de l'émetteur

Source : VINCENT Julien, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2004.

Dans certains cas, des modèles informatiques spécifiques sont mobilisés. Ailleurs, des fonctions d'atténuation plus simples ne faisant intervenir que la distance et l'intensité de la source suffisent. Parfois, la fonction d'atténuation est simplement modélisée en fonction d'un seuil de distance à partir duquel le signal résiduel devient négligeable : nous obtenons une fonction simple de type « *présence/absence de signal* ». Enfin, cette approche permet facilement de distinguer les sources d'émission et de les considérer de manière séparée afin de mieux traiter les effets de réception cumulés à partir de sources multiples. L'approche par l'émission se justifie dans les cas où la diffusion du signal suit des lois complexes ou dans les cas où les émetteurs comportent des aires d'influences très différentes. Cette approche a par exemple été utilisée pour évaluer la thématique du transport en commun où les arrêts de métro possèdent une aire d'influence supérieure aux arrêts de bus.

Dans le cas de l'approche par le récepteur, nous nous attachons à qualifier le territoire propre à chaque récepteur dans sa composante thématique. Cette méthode est propice dans les cas où la fonction de voisinage décrit un comportement lié à un usage du territoire tel que le temps de trajet ou la distance consentie pour atteindre un équipement (commerce, équipement scolaire). Le caractère de proximité de la notion de qualité de vie au quotidien implique dans un contexte de milieu urbain, que ces trajets soient effectués à pied. La marche à pied demeure en effet le mode de déplacement le plus important au niveau micro-local. Notre approche utilise « *la notion de distance de refus* »<sup>109</sup>. Elle correspond à la distance que plus de 50% des personnes concernées refusent de

parcourir à pied si elles disposent d'un moyen de transport public ou privé. Cette distance varie bien évidemment en fonction du motif de déplacement, de la classe d'âge, de la catégorie socioprofessionnelle des individus mais aussi en fonction du climat et surtout de l'agrément de l'environnement. Certaines études montrent que 350 mètres correspondent à la valeur médiane des déplacements piétonniers (dans la mesure où la moitié des trajets à pied sont inférieurs à 350 mètres) alors de 750 mètres est considérée comme une distance au-delà de laquelle le déplacement à pied devient exceptionnel. En deçà de 100 mètres, et dans une limite de temps de 3 à 5 minutes, le déplacement à pied est « *spontané* ». Entre 100 et 300 mètres, pour des déplacements d'une dizaine de minutes, le choix du mode piétonnier dépend fortement des facteurs d'environnement.



Figure II.14. Exemple de traitement à partir du récepteur

Source : VINCENT Julien, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2004.

Les conditions aptes à satisfaire les déplacements piétonniers dépendent ainsi de l'accessibilité aux services et aux équipements (proximité et répartition spatiales) et de l'agrément de l'environnement. La qualité de traitement de l'espace urbain, sa requalification, le confort climatique des cheminements ainsi que la richesse de la vie sociale et la diversité du développement commercial du quartier participent grandement à cet agrément. La qualité des cheminements s'impose également comme un paramètre essentiel. Pour que le déplacement piétonnier soit naturel, les cheminements doivent être praticables, confortables et sécurisés. La continuité des cheminements doit être conçue comme de véritables réseaux offrant la possibilité de déplacements en circuit. La limitation des obstacles et des effets de coupure comme les bâtiments ou les fortes emprises

<sup>109</sup> DIDIER N., TROCHE J-P., 2001, Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.



représente un élément non négligeable d'agrément : « *la rue notamment, si elle est traitée comme un axe de circulation automobile, est perçue comme un écran. Plus la densité de la circulation est importante, plus cet écran sera perçu comme infranchissable* »<sup>110</sup>. La réduction de la vitesse des véhicules, en lien avec la sécurité des piétons, la régulation du stationnement de surface (« *plus l'espace est encombré par des voitures en stationnement, moins les piétons se sentent en sécurité* » 190), des trottoirs larges et confortables (« *atténuation des nuisances du trafic, atténuation du sentiment de vulnérabilité* 190»), le choix de revêtement (entretien, propreté) sont des composantes fondamentales de la qualité des cheminements piétonniers.

La distance que les individus sont susceptibles de parcourir à pied est également liée à la fréquence des déplacements. Certains sont fréquents et quasi-quotidiens comme par exemples les achats alimentaires, les accompagnements scolaires ou les trajets vers un transport en commun alors que d'autres sont hebdomadaires voire mensuels et sont davantage liés aux loisirs comme par exemple les déplacements vers des équipements culturels et sportifs. En moyenne, il est admis que les déplacements journaliers oscillent entre 100 et 300 mètres dans une limite de temps de 3 à 10 minutes et les déplacements hebdomadaires entre 300 et 500 mètres. Dans le cadre de notre étude d'évaluation de la qualité de vie quotidienne, le rayon de voisinage sera donc adapté aux spécificités de chaque thème : des références détaillées ultérieurement (cf. la quatrième partie de ce travail), sur les pratiques du déplacement piétonnier serviront de base pour l'évaluation d'une distance consentie pour chaque thème. Par ailleurs, des contraintes spécifiques à l'accessibilité pourront être prises en compte : par exemple, les découpages scolaires pour les écoles. Lorsqu'elles sont présentes, ces contraintes spécifiques peuvent être facilement intégrées à l'analyse spatiale à partir du récepteur en limitant le territoire de chaque récepteur selon les contraintes spécifiques qui s'y appliquent. Cependant, nous avons choisi de ne pas prendre en compte les contraintes d'accessibilité liées à l'armature urbaine : voiries, fleuves, zones industrielles, voies ferrées... En effet, la prise en compte de ce type de rupture est rendue extrêmement difficile en raison de leur diversité et de leurs conséquences méconnues sur les pratiques du déplacement piétonnier. Enfin, les distances consenties sont généralement de l'ordre de la centaine de mètre et dépassent rarement les 500 mètres. Ces distances relativement faibles limitent généralement l'impact des ruptures urbaines sur le déplacement.

Dans l'approche à partir de l'émetteur, les méthodes d'analyse sont indépendantes du type de données source puisqu'il s'agit de reconstituer l'intensité de signaux de même nature (bruit, attractivité...) émis par différentes sources. Dans l'approche à partir du récepteur où l'objectif est de qualifier un territoire de voisinage, les données sources peuvent être de nature et de forme différentes (variables ponctuelles, linéaires ou surfaciques ; variables qualitatives ou quantitatives). La méthode d'assignation dépend des différents types de données sources et du type d'indice recherché (comptages d'individus ou de types, somme, moyenne pondérée ou non, valeur minimale ou maximale ou encore combinaison de plusieurs solutions). Le principe du référentiel bâti et son unité de voisinage permettent de faire face à toutes les combinaisons de situations

<sup>110</sup> DIDIER N., TROCHE J-P., 2001, Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.

par la mise en place d'algorithmes de reconnaissance du voisinage spécifique.

Que l'analyse se base sur l'émetteur ou le récepteur du phénomène, celle-ci a pour objectif de produire des indicateurs de qualité de vie capables de rendre compte des disparités spatiales caractérisant le territoire de la ville de Lyon. Cette analyse objective des potentialités et des carences territoriales se doit de restituer le plus fidèlement possible les critères d'évaluation issus des représentations individuelles.

L'exploitation cartographique des résultats s'est effectuée en deux phases. La première phase s'imprègne d'une démarche purement quantitative qui s'axe sur la répartition et la mesure du phénomène étudié sur l'ensemble du territoire communal. Les critères sont ainsi représentés sur l'ensemble des 42 750 bâtiments de la ville de Lyon. La deuxième phase s'inscrit dans une démarche plus qualitative. Il s'agit à partir de cette connaissance quantitative, de qualifier le territoire de la ville de Lyon en fonction du phénomène étudié. La charte graphique est identique pour chacun des critères d'étude et prévoit une répartition en cinq classes hiérarchisant les unités de voisinage en fonction de leurs qualités. Ils s'inscrivent ainsi dans une répartition des environnements : très préservés / très dégradés ou en termes de potentialités / carences. Afin d'améliorer la restitution cartographique de l'information et d'optimiser son analyse, les critères sont uniquement représentés sur les bâtiments habités de la ville de Lyon. Cette deuxième phase permet donc d'opérer un lien direct entre l'exploitation cartographique et la problématique de l'étude. L'évaluation de la qualité de vie quotidienne, en lien direct avec l'habitant, gagne en signification sur cette échelle restreinte, cohérente et systématique de représentation.

### **3.2. Analyse multicritère : des approches pour une recomposition de la qualité de vie**

L'aboutissement de la démarche est d'obtenir une carte de synthèse correspondant à la recomposition complète du complexe de la qualité de vie à partir de ses composantes évaluées séparément lors de la phase précédente. Il convient cependant de s'assurer que cet objectif ne soit pas trop ambitieux, réducteur ou susceptible de nuire à la richesse voire à la validité du diagnostic. Plusieurs approches doivent donc être proposées, testées et sans doute combinées pour obtenir un diagnostic à la fois synthétique et fidèle de la complexité du phénomène observé. Ces phases d'expérimentation seront développées en cinquième partie de ce travail mais nous pouvons d'ores et déjà préciser quelques orientations de recomposition de cette notion de qualité de vie.

Tout d'abord, il existe différentes manières de recomposer le complexe de la qualité de vie. Il est dans un premier temps possible de considérer tous les critères sur un même plan ou considérer qu'ils peuvent se regrouper pour former de grands thèmes. Ainsi, l'accidentologie et l'accessibilité aux transports en commun peuvent, par exemple, composer le « *thème transport* ». De même, il est envisageable de regrouper la pollution atmosphérique, le bruit lié à la circulation automobile et les fréquences de nettoyage des rues au sein d'un « *thème environnement* ». Cette démarche est séduisante puisqu'elle permettrait, par une étape intermédiaire, d'obtenir une vision de la qualité de vie en quelques axes de synthèse. Cependant, elle entre en complète contradiction avec la

démarche développée jusqu'ici qui impose de se limiter strictement à la perception des acteurs urbains, sans tenter d'injecter, a priori, des éléments « *externes* » issus de la pratique professionnelle ou du monde de l'expertise urbaine. Ainsi, les espaces verts pourraient à la fois être intégré au « *thème environnement* » ou au « *thème espaces publics* ».

Dans la démarche qui est la nôtre, seule le recours à l'enquête pourrait nous permettre de répondre à cette question, pour valider les regroupements thématiques effectués. Sans compter que cette démarche d'assemblage doit comporter une phase nécessaire d'éclaircissement sémantique pour donner un sens et une perception partagée de ce que pourrait être chacun des grands thèmes évoqués. Parler du « *thème environnement* », par exemple, implique nécessairement de s'interroger sur ce qu'il recouvre : qu'évoque l'appellation technique du « *thème environnement* » pour les individus, à quels critères font-ils réellement référence ? Toutes ces questions sont autant d'éléments qu'il convient de préalablement résoudre pour pouvoir entreprendre une démarche légitime et validée de regroupement thématique strict.

À l'autre extrémité des possibilités méthodologiques, il est possible de considérer que seule une analyse statistique multicritère, prenant en compte de manière neutre et non hiérarchisée l'ensemble des indicateurs, permettrait d'obtenir une vision objective de la qualité de vie. La recomposition du système complexe de la qualité de vie doit être expérimentée. La cinquième partie de ce travail sera par conséquent vouée à ces nouvelles pistes de développement.

À l'issue des considérations méthodologiques des approches à la fois sociologique et géographique de cette notion de qualité de vie, il convient de donner corps et réalité à cette méthode d'évaluation. Il est en effet indispensable de fournir à présent les résultats d'enquêtes menées à la fois auprès des professionnels et des habitants. Ce regard croisé porté sur la qualité de vie quotidienne permet ainsi de donner des éléments de cadrage de la notion de qualité de vie et d'en construire une définition contextuelle. Ces résultats de sondage mettent à disposition de l'analyste des critères subjectifs d'évaluation de la qualité de vie quotidienne qui doivent nécessairement être discutés, décomposés, pour constituer les bases quantitatives du diagnostic urbain. Il convient ainsi, en s'appuyant sur une connaissance subjective des représentations individuelles, d'identifier les critères pour une évaluation objective de la qualité de vie lyonnaise.



# TROISIEME PARTIE. RESULTATS D'ENQUÊTE : REGARDS CROISES SUR LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE LYONNAISE

La prise de contact directe avec, à la fois les acteurs professionnels et les habitants, permet de mieux cerner les perceptions de la qualité de vie. Les entretiens semi-directifs soumis aux trente-quatre acteurs professionnels ainsi que l'enquête par questionnaire proposée aux professionnels et aux 303 habitants mettent à notre disposition des connaissances riches, capables d'éclairer notre problématique. L'objet du questionnement n'est pas une étude de satisfaction mais se propose de cerner les représentations de la notion de qualité de vie et les critères nécessaires à sa mesure. L'hétérogénéité des cibles d'enquête a nécessité des modes de questionnement spécifiques et induit par conséquent des modes de traitement particuliers.

La nature des connaissances obtenues, à la fois qualitative et quantitative, implique des traitements et des analyses différentes. Les comptes-rendus d'entretiens professionnels donnent lieu à une analyse discursive minutieuse basée sur l'identification de champs linguistiques et le regroupement lexical, alors que les questionnaires permettent un traitement plus quantitatif des réponses. Nous avons ainsi jugé nécessaire de décomposer le matériau obtenu pour procéder à des analyses séquentielles puis

transversales. L'analyse discursive des entretiens professionnels suivie du traitement quantitatif des trente-quatre questionnaires met en évidence la spécificité des perceptions professionnelles. L'enquête menée auprès des habitants a tout d'abord donné lieu à une approche territoriale des résultats. Les trois quartiers d'étude, Centre Croix-Rousse, Montchat-Chambovet et le Plateau de la Duchère, ont ainsi fait l'objet d'un développement spécifique. Celui-ci a permis de cerner les besoins et les attentes des citoyens et de caractériser chacune des entités géographiques.

L'examen des résultats d'enquête ne s'effectue donc pas de façon globale mais procède par unité territoriale, chaque quartier mettant en évidence ses propres critères de qualité de vie. L'exercice a ensuite consisté à croiser les perceptions des trois groupes d'habitants interrogés pour déterminer les perceptions et les critères consensuels de la qualité de vie. Cette synthèse a ensuite été comparée à la perception des professionnels pour donner naissance à une connaissance transversale et partagée de la qualité de vie. Cette mise en correspondance des résultats d'enquête fournit une vision transversale de la notion et des critères d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Cette approche subjective correspond ainsi à la phase préalable de préparation du diagnostic urbain de la qualité de vie quotidienne. Ces fondements restent certes marqués par une empreinte à la fois territoriale et temporaire mais ils sont validés par des représentations sociales et légitimés par un consentement et une approbation collective.

Cette troisième partie se propose alors de rendre compte des différents regards portés sur cette notion de qualité de vie quotidienne. Le premier chapitre se base sur la spécificité des perceptions des professionnels et des représentations citoyennes. L'analyse discursive des entretiens professionnels permet ainsi de formaliser les interrogations et les craintes que soulève la problématique de la qualité de vie et l'ambition de son évaluation. Les professionnels soulignent les conditions nécessaires et préalables à la mesure de la qualité de vie. L'analyse de leurs perceptions permet également de mettre en évidence les différents univers de référence de la qualité de vie. L'interprétation des us et coutumes des habitants permet de mieux comprendre leur rapport à l'espace et par là même de mieux saisir leurs attentes et leurs aspirations. Riches de cette diversité des approches, nous pourrions préciser l'importance que chacun accorde à la qualité de vie et identifier les priorités essentielles pour son maintien ou son amélioration. Ces données de cadrage, au-delà d'une représentation générale de la notion, donne la possibilité de proposer « une » interprétation de la qualité de vie. En structurant les axes consensuels qui donnent sens à la qualité de vie quotidienne et en identifiant les nuisances qui lui sont corrélées, nous tenterons de proposer une définition subjective de cette notion.

Le second chapitre concerne l'analyse des critères perçus comme essentiels à la mesure de la qualité de vie quotidienne. Il s'agit dans un premier temps de développer les critères communs à l'ensemble des individus interrogés puis de se pencher sur l'analyse des spécificités voire des divergences de perception de la qualité de vie. Les critères subjectifs d'appréciation de la qualité de vie quotidienne sont ainsi développés de manière thématique. En suivant l'architecture du questionnaire, nous détaillerons les thèmes de l'habitat, des transports et déplacements, des commerces et services, des équipements publics, des espaces publics, de l'environnement et de l'ambiance de vie afin de saisir les enjeux de l'évaluation de la qualité de vie. L'étude des différences de représentation entre

les habitants et les professionnels doit faire l'objet d'une attention particulière. Le consensus qui règne visiblement autour de certain critères d'évaluation de la qualité de vie ne doit pas faire oublier les particularités perceptuelles qui viennent enrichir notre compréhension. Qu'il s'agisse d'une différence de niveau de langage, de sensibilités spécifiques ou de véritable distorsion de la perception, cette approche permet d'appréhender la qualité de vie en fonction du positionnement de chacun.

Le troisième chapitre se propose « *d'objectiver le subjectif* ». L'enjeu est alors, au regard des contraintes à la fois statistique et géographique de notre étude, de transformer la perception subjective des individus interrogés en critères objectifs d'évaluation. Les priorités et les perceptions de ceux qui pensent, conçoivent, décident et vivent la ville permettent de construire une approche objective et pragmatique de cette notion de qualité de vie. Cette recherche critériologique basée sur la transcription de connaissances subjectives en matériaux mesurables permet de donner corps à l'évaluation quantitative de la qualité de vie quotidienne et donc au diagnostic urbain.

## **CHAPITRE I. Données de cadrage et perception générale de la qualité de vie pour la construction d'une définition de la qualité de vie quotidienne lyonnaise**

Avant d'entrer dans le détail de l'analyse critériologique, ce premier chapitre a pour objet de restituer les connaissances générales mobilisées à la fois lors de la phase qualitative d'entretien semi-directif proposée aux trente-quatre acteurs professionnels et de l'enquête par questionnaire proposée aux 303 habitants des quartiers d'étude. L'analyse discursive des entretiens professionnels permet ainsi de retranscrire les conditions nécessaires et les précautions utiles à la définition et à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne évoquées par les interviewés. Cet exercice permet également de mettre en lumière les différents univers de référence de la qualité de vie quotidienne.

À ces représentations spécifiquement professionnelles, viennent se greffer la nécessité de prendre connaissance des particularismes citadins. À travers l'évaluation de la satisfaction liée au logement, l'appréciation des pratiques quotidiennes, des comportements déclarés d'achat et la considération des niveaux d'équipement et des us et coutumes en matière de mobilité et de déplacement, il devient possible de replacer la notion de qualité de vie dans son contexte quotidien, pragmatique en lien avec les habitudes et les expériences individuelles. Il convient ainsi d'interroger les individus sur la réalité de leur vie quotidienne pour tendre vers une compréhension factuelle de la qualité de vie.

L'objet de ce premier chapitre est ensuite d'évaluer comment la qualité de vie quotidienne est perçue par les individus interrogés. Nous avons ainsi cherché à apprécier le poids que revêt la qualité de vie quotidienne dans l'esprit des acteurs professionnels et

des habitants. Il s'agit d'évaluer le degré d'importance alloué à cette préoccupation et les priorités qui lui sont corrélées. Pour ce faire, nous avons cherché à identifier les éléments essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne.

Riches de ces connaissances substantielles et complémentaires, il convient de proposer une définition subjective de cette notion de qualité de vie quotidienne. À travers les axes d'interprétation perçus et les facteurs de nuisance ressentis, nous sommes en mesure de construire une définition consensuelle mais conjoncturelle de la qualité de vie quotidienne car indéniablement liée à la temporalité et au milieu géographique de notre étude. Cette définition lyonnaise de la qualité de vie quotidienne doit être perçue avant tout comme le résultat d'une recherche méthodologique et non comme l'énoncé d'une vérité universelle et immuable.

## **1. Analyse discursive des entretiens professionnels et identification des univers de référence de la qualité de vie**

---

La retranscription et l'analyse des trente-quatre entretiens passés auprès des acteurs professionnels constituent un matériau riche de compréhension de la notion de qualité de vie. Ceux-ci permettent de restituer les perceptions des acteurs et de tenir compte de leurs points de vue différenciés. Il a bien été entendu que l'acteur interviewé ne puisse être représentatif du groupe professionnel auquel il appartient. Les discours formulés ont été considérés comme des interprétations construites à partir des aspirations et des perceptions de chacun. La représentativité de l'informateur doit donc être relativisée car celui-ci restitue une réalité fondée sur un point de vue spécifique ancré dans des systèmes de références, de compétences et de préoccupations propres à chacun.

Cette diversité des points de vue née de l'hétérogénéité structurelle de l'échantillon d'étude permet néanmoins de présenter des résultats d'analyse consensuels. Quels que soient le profil et le domaine de compétence des acteurs interrogés (maîtrise d'ouvrage, représentants politiques, acteurs opérationnels, techniciens, scientifiques, membres d'associations), ils parviennent à construire un discours concordant qui semble être le reflet de représentations subjectives partagées. Malgré la diversité de ces approches, sa nature polymorphe et son caractère multi-thématique, la qualité de vie semble pouvoir s'inscrire dans la cohésion et l'assentiment du plus grand nombre. Les acteurs professionnels restent ainsi globalement prudents à l'égard même de la problématique de la qualité de vie et encore davantage lorsqu'il s'agit de son évaluation. Dans leur grande majorité, ils s'accordent cependant pour lui attribuer une importance fondamentale au sein de leurs préoccupations et de leurs activités professionnelles et témoignent de l'intérêt de notre démarche. Bien que jugée difficilement définissable, appréhendable et mesurable, la qualité de vie s'impose cependant comme une priorité structurante qu'il convient de saisir pour défendre, revendiquer et agir en faveur de l'amélioration du quotidien de chacun. C'est pourquoi, ils commencent par formuler les limites et les précautions qui doivent entourer l'essai de définition et d'évaluation de la qualité de vie tout en identifiant les différents univers qui semblent structurer cette notion.

### **1.1. Les préalables à la définition et à l'évaluation de qualité de vie**

---



L'analyse discursive qui a procédé par regroupement sémantique et thématique des trente-quatre entretiens professionnels permet de mettre en évidence la prudence qui caractérise le maniement et l'usage de cette notion de « *qualité de vie* ». Les acteurs professionnels évoquent en effet les difficultés et les limites de notre objet de recherche. S'interroger sur la notion même de qualité de vie et l'exercice de sa mesure suscite instinctivement des nuances, des précautions d'usage, des limites d'appréciation. Les acteurs interrogés sont unanimes : la qualité de vie est une quête partiellement appréhendable et difficilement définissable. Ils expriment clairement que la qualité de vie ne peut être normée. Elle se réfère à un système complexe d'éléments qui interagissent sur le quotidien des individus. Pour les interviewés, la qualité de vie est perçue comme une « *notion individuelle* », « *subjective* » et « *relative* ». Elle évolue selon le contexte, la culture, les périodes et bien évidemment selon les individus eux-mêmes. Elle se réfère ainsi à des exigences qui peuvent être fonction de la structure familiale, des activités professionnelles, des modes de vie ou des choix résidentiels.

De plus, la mesure de la qualité de vie est jugée pertinente uniquement si elle s'appuie sur l'utilisation de critères composites mis en relation les uns avec les autres, étant bien entendu que tout n'est ni appréhendable, ni quantifiable. Comme l'explique Y. Grafmeyer, « *il n'y a pas de critère universel, il faut absolument procéder par croisement de données de contexte et de données individuelles comme l'âge, les catégories socioprofessionnelles ou la formation* »<sup>111</sup>.

Cependant, les acteurs interrogés ne se limitent pas au constat de l'évolution et de la contingence des perceptions qui structurent la qualité de vie. Pour les acteurs interrogés, l'intérêt pour la qualité de vie ne doit pas s'arrêter à ce constat générique de « *notion floue* » et difficilement appréhendable. Compte tenu de l'importance subjectivement allouée à cette notion, il semble nécessaire de dépasser ce premier ressenti pour tendre au contraire vers une formalisation plus constructive et efficace de la qualité de vie. Il est clairement exprimé que malgré la variabilité de la notion et sa composante subjective, la qualité de vie semble dépendre de « *paramètres fondamentaux* » qui peuvent en constituer le « *noyau dur* ». L'enjeu essentiel de la compréhension de la qualité de vie semble alors résider dans l'identification de ce « *minimum qualitatif* », de ces éléments essentiels qui participent au bien-être de chacun. Les fondements de la qualité de vie semblent donc pouvoir être identifiés à travers les conditions nécessaires à une vie quotidienne de qualité. Bien que délicate, la détermination de ses « *besoins existentiels* » s'inscrit dans des univers de référence unanimement décrits par les acteurs professionnels interviewés.

Dans le discours des professionnels interrogés, la qualité de vie quotidienne dépend ainsi de la « *fonctionnalité du territoire* ». Il convient pour l'évaluer de savoir si les commodités nécessaires à la vie quotidienne comme les commerces, les services de proximité, les espaces verts, les équipements de la petite enfance, sont disponibles pour tout un chacun.

La qualité de l'environnement s'impose ensuite comme un élément déterminant pour la qualité de vie quotidienne. Les acteurs s'expriment sur ce qui nuit ou agresse et qui

---

<sup>111</sup> Y. GRAFMEYER Yves, 1994, Sociologie urbaine. Paris, Nathan Université, 127 pages.

participe à la non qualité des cadres de vie comme le bruit, la pollution et la saleté.

Le thème des déplacements est récurrent dans les discours. La qualité de vie permet d'évoquer les dysfonctionnements générés par la circulation automobile et les difficultés de stationnement. Ces phénomènes sont largement cités comme nuisibles à la qualité de vie en portant atteinte à l'environnement (bruit, pollution atmosphérique, stationnements sauvages perturbant les cheminements piétonniers...). En réponse à ces facteurs réduisant la qualité de vie, les acteurs interrogés évoquent massivement la nécessité d'une desserte en transports en commun à la fois performante et adaptée à la demande des usagers. La sécurité du piéton apparaît également comme un critère déterminant pour la qualité de vie quotidienne.

La qualité du logement, à travers son confort, la mixité de production (répartition du logement social au sein du parc privé de logements), la qualité et l'entretien de la construction s'imposent de plus comme des nécessités pour la qualité de vie quotidienne. L'analyse discursive permet de placer la sécurité au rang des fondamentaux de la qualité de vie. Cette notion ne fait pas référence à la mise en danger de la vie des individus, ni au risque technologique ou industriel, elle renvoie davantage à « *la sécurité au quotidien* » en lien avec l'incivilité, les agressions verbales ou physiques, les dégradations, le vandalisme, la petite délinquance... Les professionnels font donc largement référence à la notion de tranquillité et au « *sentiment d'insécurité* » qui semble polariser les préoccupations.

Pour les professionnels, les caractéristiques sociales et sociétales sont des critères qui permettent d'appréhender la qualité de vie. Avant de considérer la qualité de vie « *collective* », il est préalablement nécessaire que chaque individu puisse satisfaire ses besoins fondamentaux en termes d'emploi et de revenu. Il apparaît donc difficile de caractériser le lien qu'entretiennent l'homme et son environnement sans considérer les contextes individuels. La convivialité et la qualité des relations sociales sont enfin évoquées comme des critères de qualité de vie quotidienne. L'analyse discursive a ainsi permis d'identifier les domaines de référence autour desquels la qualité de vie semble se structurer.

## **1.2. Les univers de référence de la qualité de vie**

Lorsque les acteurs professionnels appréhendent la qualité de vie, elle est directement et instinctivement associée à la notion de proximité, de voisinage, d'environnement immédiat. Grâce à l'analyse discursive des entretiens professionnels et aux croisements des représentations de chacun, la notion de qualité de vie semble s'articuler autour de deux aspects fondamentaux que sont la dimension individuelle et la dimension collective. Ainsi, « *pour que la qualité de vie existe, il faut que la ville puisse accueillir le projet personnel et le projet collectif* ». C'est dans cette notion d'accomplissement individuel au sein du projet collectif que la qualité de vie semble prendre naissance. Pour ce faire, trois sphères sont mises en évidence, chacune d'entre elle devant répondre à des logiques et des exigences particulières.

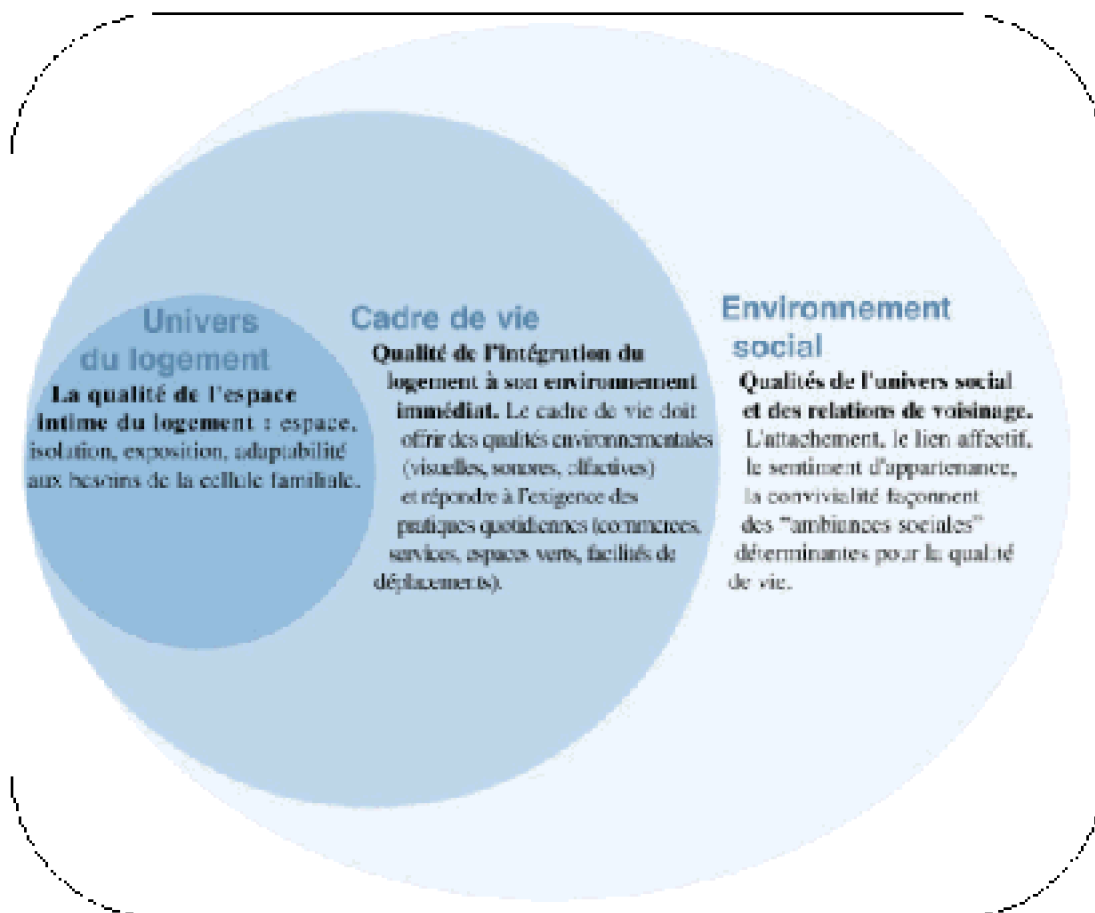


Figure III.1. Perception des univers de référence de la qualité de vie

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'examen des discours professionnels permet d'évoquer une qualité de vie multidimensionnelle, construite subjectivement à partir de trois échelles de la vie à la fois individuelle et collective. La qualité de vie est ainsi perçue à travers trois univers de référence complémentaires mais non compensatoires. Elle semble, dans un premier temps, dépendre de la qualité de l'espace intime du logement. Pour parler de qualité de vie, l'individu doit avoir accès au confort en termes d'espace, d'isolation, d'exposition, d'ensoleillement. Cet espace de vie restreint doit être adapté aux attentes de chacun et aménagé en fonction des besoins de la cellule familiale. C'est pourquoi il doit répondre à des critères objectifs (taille, exposition,...) ainsi qu'à des critères qualitatifs d'agrément plus spécifiques et individuels.

La qualité de vie dépend ensuite du rapport qu'entretient ce logement avec son environnement immédiat. Il convient en effet que ce logement soit convenablement

intégré à un milieu riche, agréable, et fonctionnel. Le cadre de vie urbain doit ainsi répondre à des qualités esthétiques (qualité architecturale, intégration urbaine, qualité des matériaux de construction, soin porté à l'espace public, ...) tout en étant le moins nuisible possible (pollution sonore, pollution atmosphérique, pollution visuelle, pollution olfactive...). L'espace urbain doit de plus répondre à des exigences fonctionnelles. Aux qualités morphologiques et environnementales se juxtapose la nécessité de répondre aux besoins du quotidien en termes de disponibilité commerciale, d'accès aux services et aux espaces verts, de facilité de déplacement. La perception de la qualité des cadres de vie passe ainsi par sa capacité à répondre et à satisfaire les pratiques et les usages du plus grand nombre. Le cadre de vie doit ainsi être l'agréable support des pratiques quotidiennes. « *Pour qu'il y ait qualité de vie, il faut que la ville soit belle et qu'elle fonctionne* », (entretien de F. BREGNAC, Directeur de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise). La qualité de vie semble donc dépendre de l'harmonisation, de la beauté et de la fonctionnalité des territoires qui doivent s'organiser dans le respect de l'équilibre entre commodités et nuisances.

L'univers social s'impose enfin comme une composante essentielle de la qualité de vie. L'attachement au quartier, le lien affectif qui subsiste entre l'habitant et son milieu, le sentiment d'appartenance qui résulte de cette relation, la convivialité qui peut naître des relations de voisinage sont des éléments perçus comme des conditions nécessaires à la qualité de vie. La richesse et la qualité de cet environnement social participent au façonnement d'« *ambiances sociales* » à la fois déterminantes et essentielles à la qualité de vie quotidienne.

À l'issue de l'analyse discursive des entretiens professionnels, la qualité de vie dépend donc de la capacité offerte à chacun de pouvoir vivre en concordance avec son logement, dans un cadre de vie agréable et fonctionnel, en harmonie avec l'environnement social qui le compose.

## **2. Perceptions citadines et spécificités d'usage des habitants**

---

La réalisation de l'enquête par questionnaire menée auprès de 303 habitants de quartiers très différents permet de mieux saisir les représentations et les pratiques des citadins. Des connaissances approfondies renseignant sur la satisfaction à l'égard du logement, les comportements d'achats de proximité, l'importance des pratiques à la fois culturelles, sportives, associatives ou religieuses, permettent de considérer la qualité de vie dans sa réalité quotidienne. Grâce à la connaissance des usages en lien avec les pratiques de déplacement et les activités perçues comme pouvant participer à la qualité de vie quotidienne, il devient possible de mieux cerner cette notion souvent abstraite. Il convient d'interroger les individus sur la réalité de leur vie quotidienne pour chercher une compréhension pragmatique de la qualité de vie.

C'est pourquoi il est apparu nécessaire de compléter la phase de questionnement adressée à la population résidente. Le questionnaire destiné aux habitants se propose ainsi d'aborder, de manière spécifique, les liens qu'entretiennent les habitants avec leur cadre de vie quotidien. Des questions concernant le rapport au logement, l'ancrage territorial, la nature des équipements, les modes de déplacements et les perceptions des

activités quotidiennes contribuent à l'enrichissement de nos connaissances.

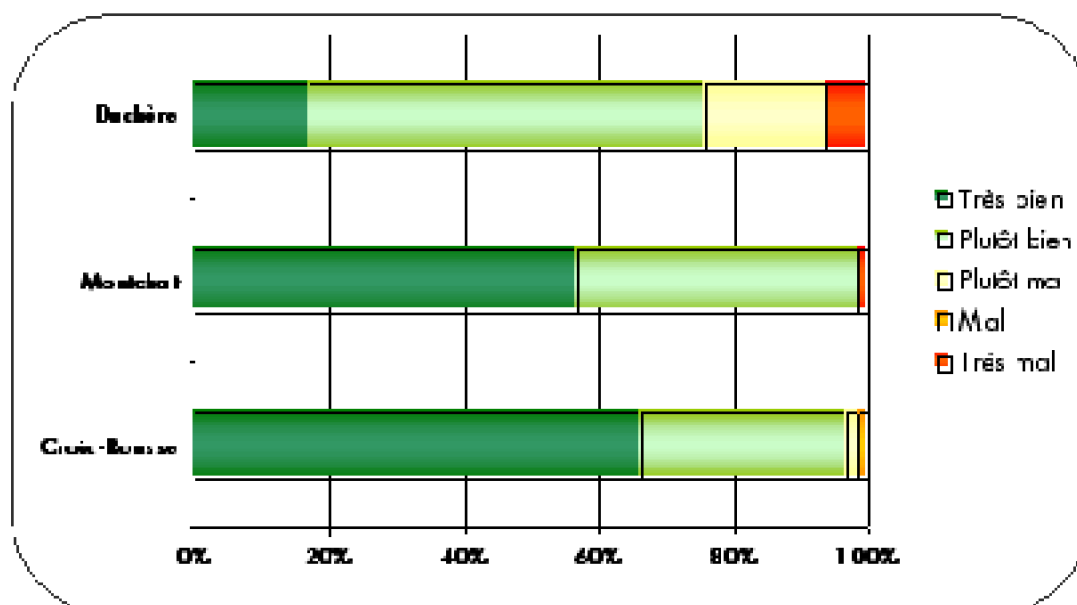
## 2.1. Logement et bien-être des habitants

Les relations que l'individu entretient avec son logement sont une forme spécifique des rapports entre l'homme et son environnement. Le lien au logement est d'abord issu de la construction d'une territorialité. Progressivement, l'espace se structure et se hiérarchise au travers d'oppositions comme le moi, le nous et les autres ou le proche et le lointain. « Ces démarches de structuration et de hiérarchisation de l'espace constituent la base de la valorisation du territoire opérée par un individu ou par un groupe donné »<sup>112 23</sup>. Le logement représente ainsi l'espace privilégié qui abrite les comportements humains visant l'appropriation des lieux par la famille en général et par chacun de ses membres en particulier. Compte tenu de l'importance que revêt le logement dans la relation entre l'homme et son cadre de vie, l'évaluation des exigences et de la satisfaction des habitants vis-à-vis de leur espace d'habitation sont des éléments essentiels. Sans entrer dans les détails relationnels et les leviers complexes de la valorisation ou de l'appropriation symbolique de cet espace restreint, notre objet de recherche n'est pas là, il convient néanmoins de saisir le degré d'implication et de satisfaction qu'il génère. Après avoir interrogé les habitants sur les qualités environnementales nécessaires à la qualité de vie, il est ainsi apparu nécessaire de les questionner sur la manière dont chaque individu considère cet espace du logement.

Pour ce faire, nous avons demandé aux habitants de définir la satisfaction vis-à-vis des logements qu'ils occupent actuellement. Les réponses à cette question font état d'une large satisfaction au regard du logement habité. Il convient néanmoins de noter une disparité spatiale du taux de satisfaction. La population du quartier Montchat-Chambovet annonce en effet une satisfaction cumulée quasi-unanime (99% de la population interrogée se sent « *très bien* » ou « *plutôt bien* » dans leur logement). Cette grande satisfaction est partagée par 97% des habitants interviewés du quartier Centre Croix-Rousse. La population du quartier du Plateau de la Duchère est plus partagée. Bien que le cumul de satisfaction concerne 77% des interrogés, 18% affirment se sentir plutôt mal dans leur logement et 6% très mal.

---

<sup>112 23</sup> E. RATIU, 1996, Attributs environnementaux, dimensions psychologiques et rapports à l'environnement. Les cas de l'habitat et de l'université. Thèse de Doctorat en Psychologie dirigée par le Professeur LEVY-LEBOYER Claude, Université René Descartes - Paris V, 453 pages.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.1. Comment vous sentez-vous dans le logement que vous occupez actuellement ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

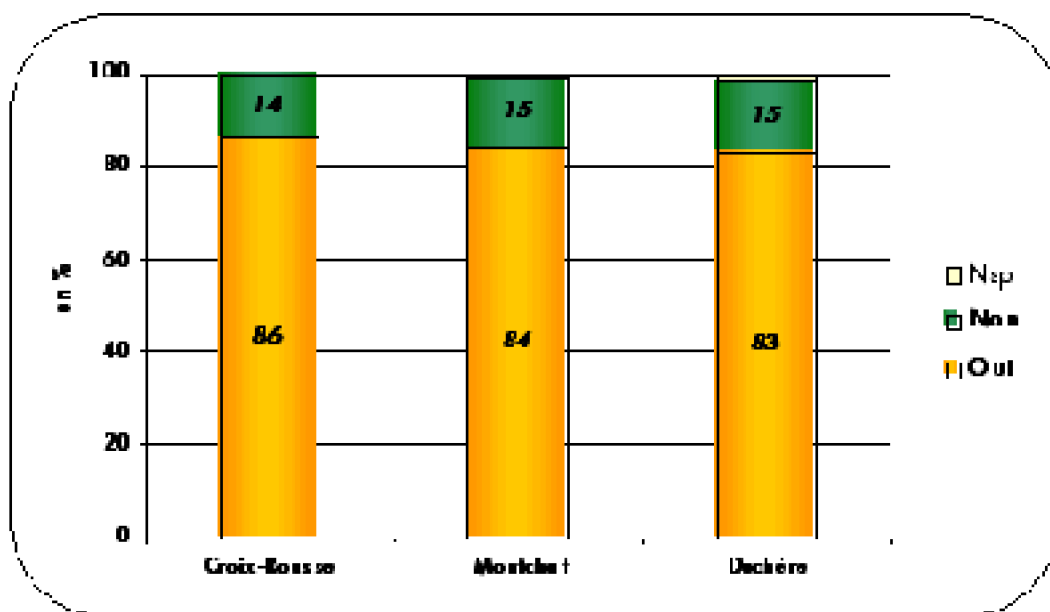
Ces résultats témoignent d'un attachement différencié à l'espace habité et à son environnement immédiat. Cette disparité semble être liée aux qualités intrinsèques du logement et à la manière dont elles sont perçues et vécues par ceux qui l'habitent. En effet, le temps d'occupation du logement, l'ancienneté de l'ancrage territorial au sein du quartier, le statut d'occupation ou les caractéristiques sociodémographiques des répondants (sexe, âge, structure de la cellule familiale, catégorie socioprofessionnelle) n'ont pas d'incidence sur le niveau de satisfaction. Il semble ainsi que l'ancienneté et les variables indiquant le niveau socio-économique des interviewés ne sont pas des éléments discriminants pour la satisfaction résidentielle. Elle dépend ainsi de la perception et de l'évaluation de certains attributs environnementaux caractérisant le logement. Il apparaît donc que des situations d'habitations distinctes et des cadres de vie différenciés peuvent présenter des niveaux de satisfaction résidentielle différents.

Bien que la question n'est pas été suffisamment approfondie pour produire des résultats probants et des explications satisfaisantes, l'enquête met en évidence des niveaux de satisfaction résidentielle comparable pour deux environnements différents (les quartiers Centre Croix-Rousse et Montchat-Chambovet) alors que le quartier du Plateau de la Duchère, caractérisé lui aussi par un environnement spécifique, affiche un niveau de satisfaction inférieur. Le rapport à l'espace résidentiel est un phénomène multidimensionnel complexe et le degré de satisfaction varie en fonction de l'adéquation estimée entre les possibilités, les besoins de chacun et leur situation concrète en matière d'habitat. Bien que la satisfaction à l'égard de l'espace d'habitat ne semble pas dépendre uniquement des qualités de celui-ci, ces dernières semblent cependant jouer un rôle déterminant dans les processus de valorisation, d'attachement et de bien-être. Cette relation entre l'individu et son logement, la manière dont il le vit au quotidien et la valeur

affective qu'il lui loue sont autant d'éléments qui interviennent dans le système complexe de la qualité de vie. La perception de l'habitat et l'implication des habitants dans ce lieu restreint et intime du logement laissent présager de l'importance de la résidence principale dans la définition et l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

## 2.2. Qualité de vie, pratiques et comportements déclarés d'achat

Afin de cerner au mieux la perception des habitants, nous avons tenu à les interroger sur leurs pratiques quotidiennes. Après avoir orienté le questionnement sur les critères nécessaires à la qualité de vie quotidienne, il convient de prendre connaissance du vécu et des habitudes de chacun. S'enquérir des pratiques et des comportements d'achat des interviewés permet alors de mettre en correspondance les représentations, les besoins perçus et la réalité des cadres de vie. C'est pourquoi nous avons interrogé les habitants sur l'importance des commerces et des services de proximité pour leur qualité de vie quotidienne. Les habitants interrogés considèrent dans leur grande majorité que la présence de commerces et de services de proximité participe considérablement à l'agrément de la vie quotidienne.



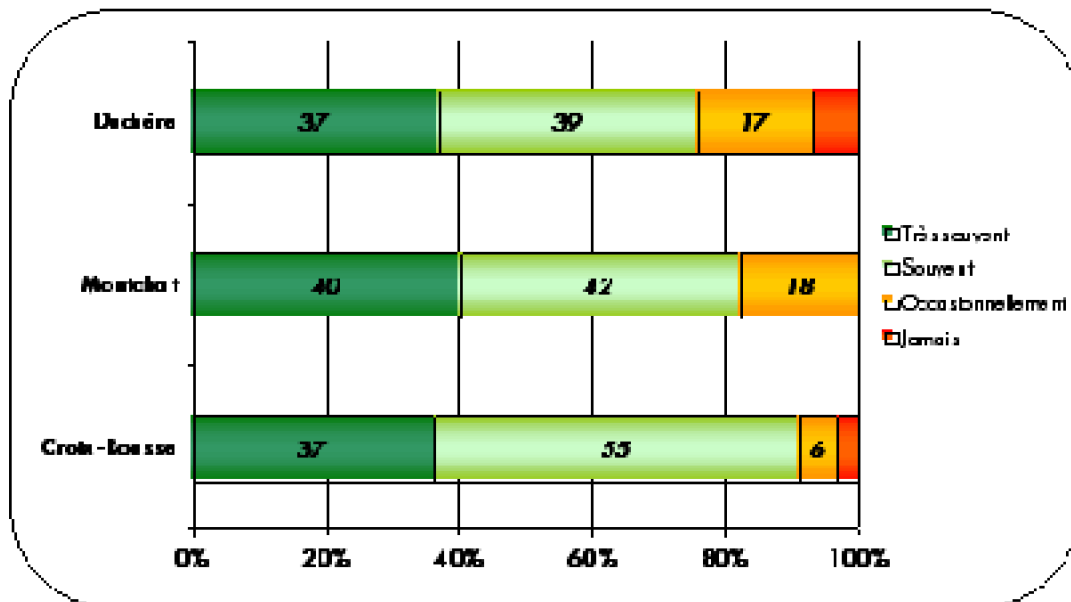
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.2. La présence de commerces et de services à proximité de votre logement participe-t-elle à votre qualité de vie quotidienne ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La réponse largement positive à cette question dénote un consentement de masse puisque 86% des habitants interrogés du quartier Centre Croix-Rousse, 84% des résidents du quartier de Montchat-Chambovert et 83% des habitants du quartier du Plateau de la Duchère s'accordent à penser que la proximité des commerces participe à leur qualité de vie quotidienne. Cette affirmation est confirmée par les comportements d'achats déclarés des interviewés. La fréquence des achats alimentaires et non

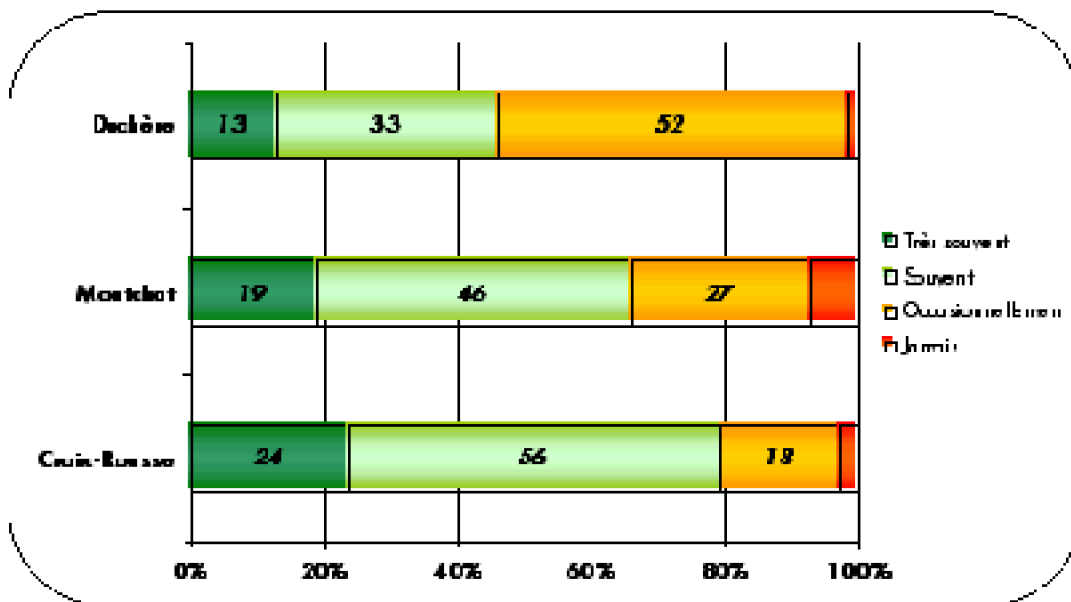
alimentaires locaux (c'est-à-dire effectués « au sein du quartier d'habitation », ce périmètre ayant été laissé à l'appréciation de chacun) corrobore cette perception générale.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.3. En dehors de la boulangerie, faites-vous vos courses alimentaires dans votre quartier ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.4. De quelle manière fréquentez-vous les commerces non alimentaires et les services de votre quartier ?



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

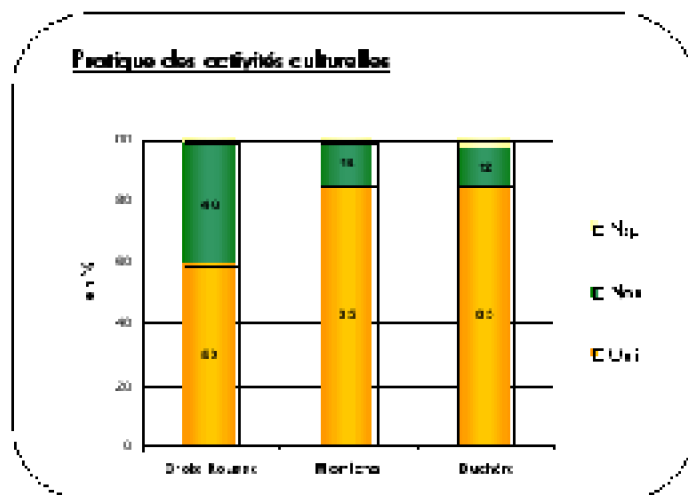
Globalement, malgré cet assentiment quant aux pratiques de consommation quotidienne, certaines particularités territoriales apparaissent. Le quartier dense de l'hyper-centre lyonnais se caractérise par des pratiques commerciales très locales, particulièrement axées sur le commerce de proximité et le quartier. 92% des habitants interrogés du quartier Centre Croix-Rousse déclarent en effet faire régulièrement leurs courses alimentaires dans leur quartier (cumul des fréquences « *très souvent* » et « *souvent* ») et 80% d'entre eux affirment avoir une pratique fréquente des commerces non alimentaires et des services de leur quartier. Ces comportements bien que déclaratifs sont indéniablement à rapprocher du dynamisme commercial du quartier. Celui-ci dispose en effet d'une densité commerciale de 53 établissements pour 1000 habitants. Cette potentialité place ce quartier à des niveaux supérieurs de densité dans la mesure où la densité moyenne pour l'ensemble de la ville de Lyon est de 19 établissements pour 1000 habitants.

Ces proportions décroissent légèrement pour les pratiques déclarées des habitants interrogés du quartier Montchat-Chambovet : 82% des interviewés affirment faire habituellement leurs courses alimentaires dans leur quartier et 65% d'entre eux fréquentent régulièrement les commerces non alimentaires et les services de proximité. La fréquence de ces pratiques recule encore davantage lorsqu'il s'agit du quartier du Plateau de la Duchère puisque 76% des habitants interrogés font régulièrement leurs courses alimentaires auprès des commerçants de leur quartier alors que seulement 46% d'entre eux déclarent une fréquence régulière auprès des commerces non alimentaires et des services du quartier. Ces résultats, bien que décroissants, révèlent une certaine inadéquation entre les pratiques déclaratives des interviewés et les potentialités réelles des cadres de vie. A l'inverse du quartier Centre Croix-Rousse, les quartiers Montchat-Chambovet et Plateau de la Duchère affichent une densité commerciale extrêmement faible correspondant à 5 établissements pour 1000 habitants. La réalité du dynamisme et de l'activité commerciale de ces trois quartiers semble ne pas remettre en cause la perception qu'ont les habitants de leurs propres pratiques de consommation et de l'importance de la présence de commerces pour leur qualité de vie quotidienne.

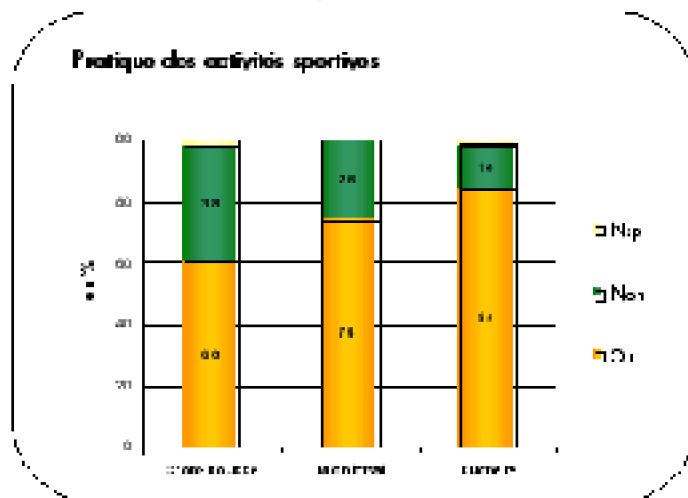
Nous avons également cherché à connaître la perception de l'incidence des autres activités structurantes sur la qualité de vie quotidienne des habitants. L'objet du questionnement a alors porté sur la participation ou la non participation des pratiques culturelles, sportives, associatives et religieuses à la qualité de vie. Cette démarche a pour objet l'ouverture du questionnement vers une dimension plus interactive. Il s'agit d'interroger l'individu non plus sur les éléments perçus comme nécessaires à la qualité de vie mais bien de le positionner en tant qu'acteur et de le questionner sur ses pratiques quotidiennes. Cette question a pour objet de saisir la participation des pratiques individuelles à l'agrément du quotidien de chacun.

L'ensemble des pratiques a été décomposé en quatre activités, à savoir les activités culturelles, les activités sportives, les activités associatives et les pratiques religieuses. Comme le montre le graphique suivant et les quatre histogrammes qui le composent, le lien entre la qualité de vie quotidienne et ces différentes activités n'est pas perçu de manière identique. À ce premier élément distinctif se juxtapose une certaine disparité

territoriale des représentations.

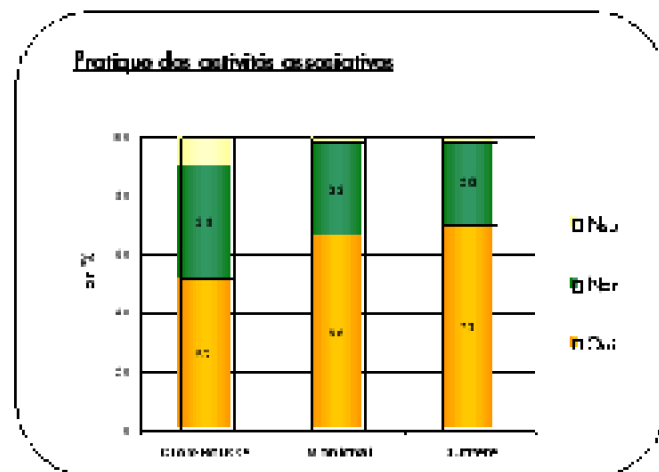


© BARBARINO SALUNIER Natalia, 2004.

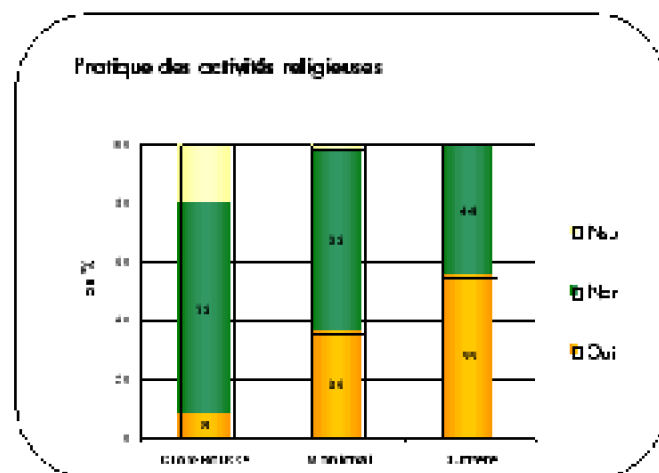


© BARBARINO SALUNIER Natalia, 2004.

Graphique III.5. Pensez-vous que la pratique des activités suivantes participe à la qualité de vie quotidienne ? Pratique des activités culturelles



© BARBARINO-SAUTER Novatia, 2004.



© BARBARINO-SAUTER Novatia, 2004.

Globalement, nous observons un gradient décroissant quant au degré d'importance alloué à chacune des activités citées caractérisant un lien de moins en moins fort entre la pratique de l'activité et son incidence sur l'agrément du quotidien et la qualité de vie. La pratique des activités culturelles s'impose ainsi comme un élément important pour la qualité de vie quotidienne. 85% des interviewés des quartiers Montchat-Chambovet et Plateau de la Duchère considèrent en effet que la pratique des activités culturelles participe à la qualité de vie quotidienne. Cette position est plus retenue pour les habitants du quartier du Centre Croix-Rousse puisqu'ils ne sont que 59% à partager cette implication. Le constat est quasiment identique pour les activités sportives : 84% des habitants du Plateau de la Duchère, 74% des répondants du quartier Montchat-Chambovet et seulement 60% des interviewés du quartier Centre Croix-Rousse affirment que cette pratique concourt à la qualité de vie quotidienne. Les activités associatives semblent être moins contributives à la qualité de vie quotidienne : 70% des interviewés du Plateau de la Duchère, 66% des habitants du quartier Montchat-Chambovet et seulement 52% des répondants du quartier Centre Croix-Rousse

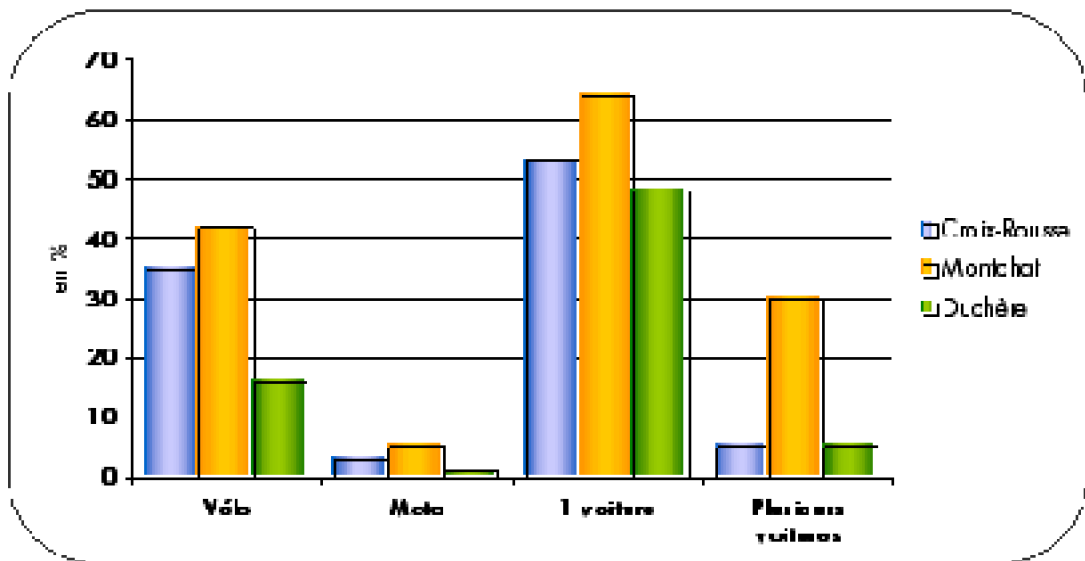
établissent un rapport direct entre la pratique des activités associatives et la qualité de vie quotidienne. Les activités religieuses marquent quant à elles une rupture : globalement, les pratiques religieuses ne semblent pas être liées aux pratiques citadines et à l'agrément du quotidien. L'ensemble de ces pratiques ne bénéficie donc pas du même degré d'importance. La perception de leur contribution à la vie quotidienne dépend ainsi de l'activité elle-même. Les activités culturelles s'imposent ainsi prioritairement devant les activités sportives. La participation des activités associatives à la qualité de vie quotidienne est moins marquée alors que les pratiques religieuses semblent lui être peu contributives.

L'analyse transversale des réponses dénonce également une disparité territoriale des perceptions citadines. Globalement, les habitants du Plateau de la Duchère expriment, quelque soit l'activité évoquée, une incidence plus prégnante entre pratiques et qualité de vie. Ils s'accordent en effet très massivement (avec un maximum de 85% et un minimum de 55%) pour considérer que la pratique des différentes activités participe à la qualité de vie quotidienne. Les interviewés du quartier Monchat-Chambovet ont une position plus intermédiaire (avec un maximum de 85% et un minimum de 36%) alors que les répondants du quartier Centre Croix-Rousse (avec un maximum de 60% et un minimum de 8%) semblent plus partagés quant au lien entre la pratique de ces différentes activités et la qualité de vie quotidienne. Sans pouvoir être en mesure d'approfondir davantage cette question, il semble que cette divergence de perception ne soit pas le résultat d'un manque relatif de dynamisme ou d'une moins grande pratique d'activités d'un quartier à l'autre. Il semble s'agir au contraire d'une distinction perceptuelle de la qualité de vie quotidienne elle-même. Les uns semblent davantage l'associer à la pratique d'activités alors que les autres semblent l'assimiler plus volontiers aux qualités et aux caractéristiques du cadre de vie.

### **2.3. Equipements, mobilité et déplacements**

Afin de mieux comprendre les représentations des habitants, nous avons tenu à connaître leur niveau d'équipement et à approfondir leur mode de déplacement. En fonction des motifs de mobilité, nous avons ainsi cherché à identifier les moyens de transport les plus fréquemment utilisés. Cette démarche a pour but de sortir de la relative abstraction de la première partie du questionnaire pour replacer le répondant dans son contexte de vie quotidienne. Il s'agit, grâce à une mise en situation, d'interroger l'individu sur ses pratiques et ses habitudes de déplacement.

Dans un premier temps, nous avons cherché à avoir une connaissance générale du niveau d'équipement des personnes interrogées. Afin de comprendre au mieux les modes de déplacements et les pratiques de mobilité des individus, il convient au préalable de connaître les moyens dont ils disposent. C'est pourquoi nous avons interrogé les habitants des trois quartiers d'étude pour savoir s'ils disposaient pour leur usage personnel d'un vélo, d'une moto, d'une ou plusieurs voitures.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.6. Disposez-vous pour votre usage ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le graphique ci-dessus, l'équipement le plus répandu reste le véhicule individuel : 64% des habitants interrogés de Montchat-Chambovet, 53% des répondants de Centre Croix-Rousse et 48% des interviewés du Plateau de la Duchère disposent en effet d'une voiture. Des disparités territoriales apparaissent quant au taux de motorisation. Le quartier Montchat-Chambovet se caractérise par un taux d'équipement largement supérieur au taux d'équipement moyen de la ville. Lyon compte en effet 51% de ménages équipés d'un seul véhicule soit 13 points de moins que le quartier Montchat-Chambovet. C'est surtout la multimotorisation qui différencie le quartier Montchat-Chambovet puisque 30% des habitants disposent d'au moins deux voitures alors que sur l'ensemble de la ville de Lyon, ce phénomène ne touche que 15% des ménages. Ce taux d'équipement record dépasse également le taux moyen du Grand Lyon qui fait pourtant état d'une augmentation significative du niveau d'équipement mais qui ne concerne que 24% des ménages.

Le quartier Centre Croix-Rousse s'inscrit dans un niveau de motorisation unique comparable à la moyenne communale. La moitié des ménages lyonnais dispose ainsi d'un véhicule individuel contre 53% des habitants du quartier Centre Croix-Rousse. Celui-ci se caractérise cependant par un taux de motorisation multiple très largement inférieur à la moyenne : ce phénomène concerne 5% des interrogés, contre 15% des ménages lyonnais. Ceci semble pouvoir s'expliquer par le caractère à la fois très urbain et dense du quartier. Sa morphologie, sa localisation centrale, les difficultés de déplacement et de stationnement corrélées à une très forte connexion au réseau de transports en commun lyonnais sont autant d'éléments pouvant considérablement freiner la nécessité pour les ménages de disposer d'une seconde automobile.

Le quartier du Plateau de la Duchère connaît une situation similaire : 48% des interrogés disposent d'un véhicule individuel et 5% ont au moins deux voitures. Les

explications à ces niveaux de motorisation diffèrent pourtant considérablement. Les raisons semblent moins incomber à la structuration urbaine qu'à la faiblesse des niveaux de ressources de la population qui semble limiter sa capacité d'investissement.

Globalement, le vélo s'impose comme le deuxième équipement dont disposent les personnes interrogées. En effet, 42% des répondants du quartier Montchat-Chambovet, 35% des interviewés du quartier Centre Croix-Rousse et 16% des habitants du quartier du Plateau de la Duchère disposent d'un vélo pour leur usage personnel. La moto, quant à elle, s'impose comme un équipement marginal dont une très faible minorité de la population interrogée fait usage : 5% des habitants de Montchat-Chambovet, 3% des interviewés de Centre Croix-Rousse et 1% des répondants du Plateau de la Duchère.

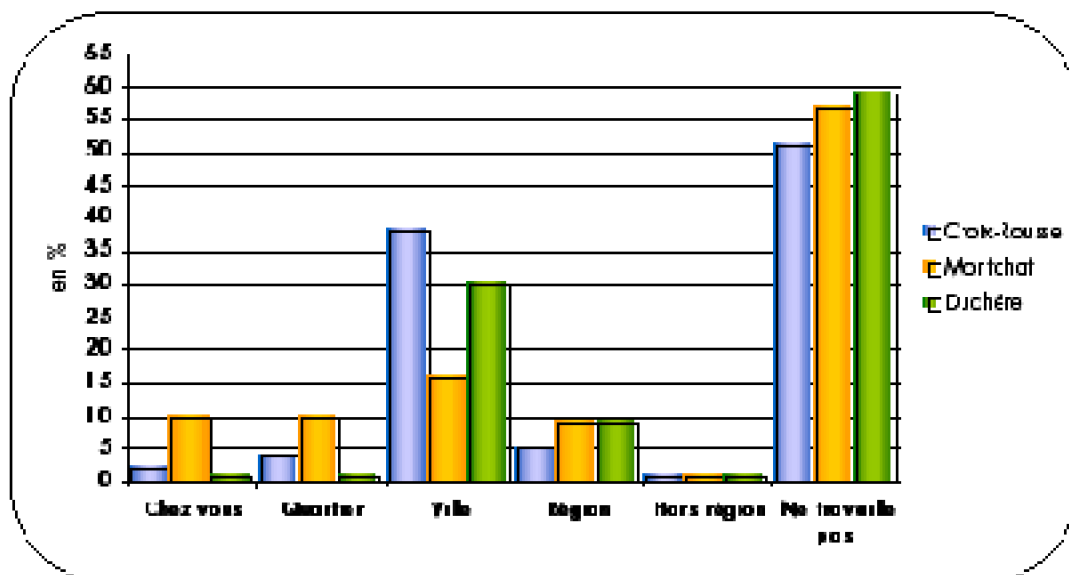
Les disparités territoriales observées pour la répartition des niveaux d'équipement automobile subsistent pour l'ensemble des taux d'équipement. Le quartier Montchat-Chambovet se caractérise ainsi par un niveau d'équipement globalement supérieur aux deux autres quartiers d'étude et ce, quelque soit l'équipement (vélo, moto, une ou plusieurs voitures). Le quartier Centre Croix-Rousse occupe une position intermédiaire quant à son niveau d'équipement alors que le quartier du Plateau de la Duchère se distingue par des taux d'équipement particulièrement faibles. Ces disparités géographiques résultent en partie de la morphologie urbaine des quartiers étudiés et des profils sociodémographiques des échantillons. Le quartier Montchat-Chambovet correspond à un tissu urbain spécifique largement composé de maisons individuelles (38% des résidences principales sont des maisons individuelles contre 3% sur l'ensemble de la ville de Lyon) occupées par une part importante de propriétaires (48% de propriétaires contre 32% sur la commune de Lyon). Ce quartier est marqué par le vieillissement de sa population : 38% des résidents ont ainsi plus de 50 ans alors qu'ils ne sont, en moyenne, que 30% sur l'ensemble de la ville. Les profils sociodémographiques, globalement proches de la moyenne de Lyon, sont néanmoins marqués par une part plus importante d'artisans, de commerçants et de chefs d'entreprise (8% des emplois occupés contre une moyenne communale de 3%) et une surreprésentation des retraités (ils sont 26% contre 19% en moyenne à Lyon). Ces quelques indications révèlent ainsi une population non captive caractérisée par des profils socioprofessionnels permettant d'accéder à des niveaux d'équipement supérieurs.

Le quartier Centre Croix-Rousse correspond à un territoire de l'hypercentre lyonnais caractérisé par une forte densité commerciale et un dynamisme spécifique. Les grandes potentialités du quartier, sa localisation et sa proximité du réseau de transports en commun permettent d'envisager une satisfaction locale des besoins quotidiens ce qui peut partiellement expliquer des taux d'équipements plus relatifs. Les profils à la fois sociodémographiques et professionnels des habitants s'inscrivent dans la moyenne communale. Les niveaux d'équipement multimodaux semblent donc correspondre à un mode de vie spécifiquement urbain où l'automobile structure à la fois l'équipement et la mobilité. Néanmoins, en raison de la densité du trafic, des difficultés de stationnement, de l'importance du coût que celui-ci représente, l'acquisition d'un deuxième véhicule est considérablement limitée.

La faiblesse des taux d'équipement du quartier du Plateau de la Duchère semble s'expliquer en partie par la spécificité des profils socioprofessionnels des habitants et la

précarité qui en résulte. La population résidante est en effet plus durement touchée par le chômage : le Plateau de la Duchère connaît un taux de chômage de 27% soit 14 points de plus que le taux de chômage de la ville de Lyon. Les personnes sans activité professionnelle sont également surreprésentées puisque 36% de la population de plus de 15 ans n'exercent pas d'activité professionnelle (soit 11 points de plus que pour la commune de Lyon). La répartition des catégories socioprofessionnelles est elle aussi spécifique dans la mesure où les ouvriers sont plus massivement représentés au détriment des catégories intermédiaires et supérieures. Ces déséquilibres peuvent partiellement expliquer la faiblesse des niveaux d'équipement qui caractérise le quartier.

Ayant pris connaissance des niveaux d'équipement de la population interrogée et de leurs spécificités territoriales, nous avons tenu à questionner les individus sur leur mode de déplacement en fonction de différents motifs de mobilité. Il a été question dans un premier temps de la localisation du lieu de travail des interviewés. Ce paramètre d'éloignement ou de proximité conditionne considérablement les modes de déplacements pendulaires. Nous avons cherché dans un second temps à identifier quels étaient les moyens de transport les plus souvent utilisés pour les déplacements entre le domicile et le travail ainsi que pour les déplacements de loisirs. Ces questions permettent de prendre connaissance des habitudes de vie en matière de déplacement.



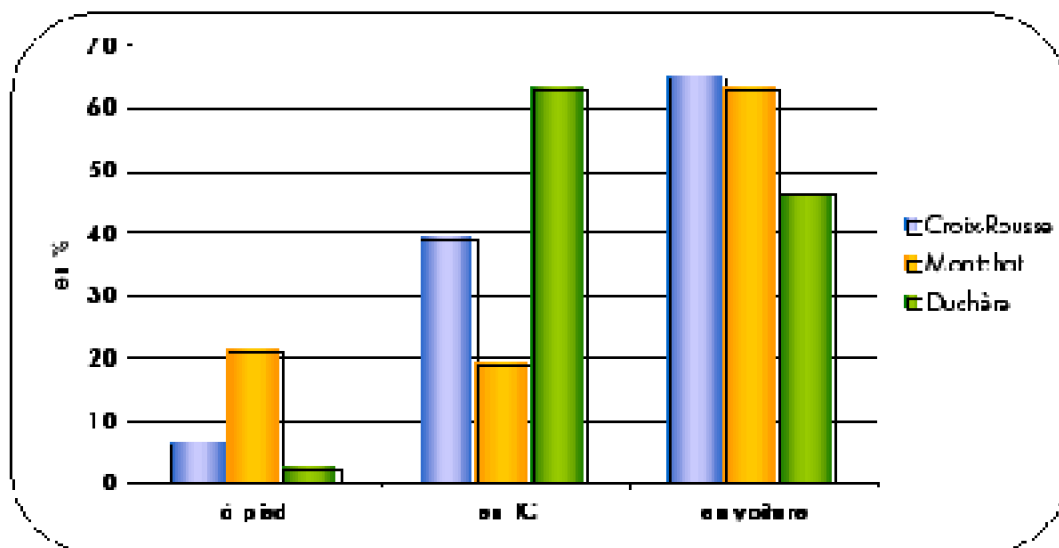
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.7. Actuellement, vous travaillez ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le **graphique III.7.**, la grande majorité des répondants ne travaillait pas lors de l'enquête par questionnaire (59% des répondants du Plateau de la Duchère, 57% des habitants de Montchat-Chambovet et 51% des interviewés de Centre Croix-Rousse). Pour ceux qui exercent une activité professionnelle, le lieu de travail est essentiellement localisé au sein même de la commune. 38% des interviewés du quartier Centre Croix-Rousse et 30% des habitants du quartier du Plateau de la Duchère

travaillent ainsi dans la ville de Lyon. Les autres localisations géographiques restent dans les deux cas marginales. Les répondants du quartier Montchat-Chambovet font au contraire état d'une plus grande équipartition géographique. Ils sont en effet 16% à travailler sur Lyon, respectivement 10% à travailler à leur domicile et dans leur quartier d'habitation et 9% dans la région. La diversité de l'échantillon permet donc d'envisager la diversité des modes de déplacements.



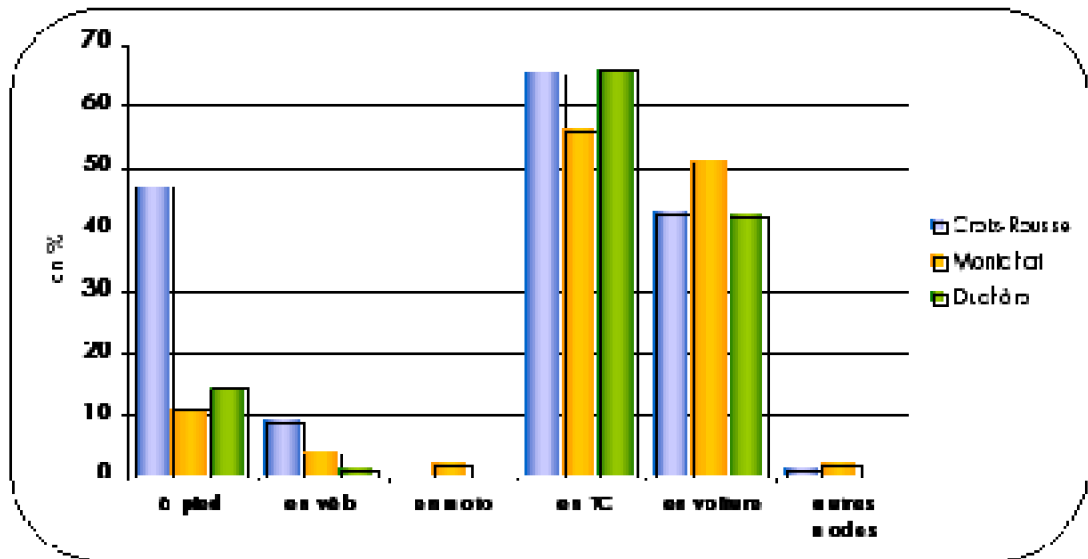
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.8. Comment vous déplacez-vous le plus souvent pour vous rendre au travail ? (2 réponses possibles, réponses principales représentées pour la population concernée)

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le **graphique III.8.** présente des données rapportées non plus à l'ensemble de la population interrogée mais à la population concernée par le phénomène étudié, à savoir la population ayant une activité professionnelle lors de l'enquête. Globalement, la voiture s'impose comme le mode de déplacement le plus répandu pour se rendre au travail. Derrière cette suprématie apparente, certaines disparités géographiques apparaissent. Le quartier Centre Croix-Rousse se caractérise par des mouvements pendulaires structurés principalement par l'usage de la voiture (65% des habitants) puis secondairement par le déplacement en transport en commun (39% des habitants). A l'inverse, les déplacements domicile/travail des habitants du quartier du Plateau de la Duchère s'organisent essentiellement autour des transports en commun (64% des habitants) et plus marginalement de la voiture individuelle (46% des habitants). Le quartier Montchat-Chambovet est en situation plus intermédiaire. Certes l'automobile est largement utilisée (63% des habitants) mais ce quartier bénéficie d'une plus grande diversité modale puisque 21% des répondants se déplacent à pied pour se rendre sur leur lieu de travail et 19% d'entre eux utilisent le réseau des transports en commun. Malgré la faiblesse de la complémentarité modale due à la rareté des déplacements piétonniers, il convient de noter le relatif équilibre entre les déplacements motorisés et l'usage des transports en commun.





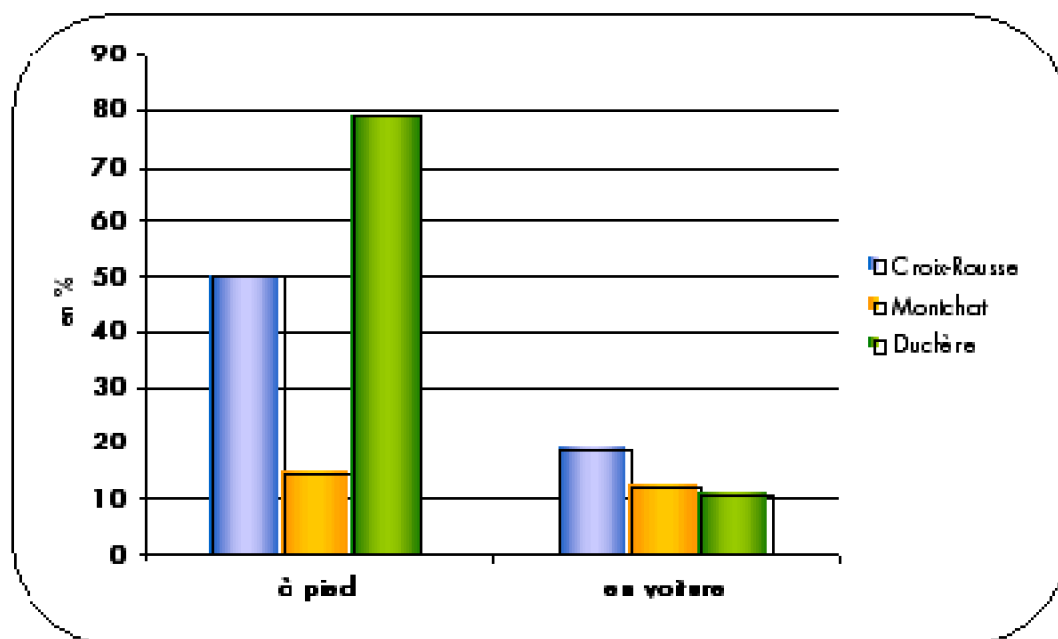
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.9. Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent pour vos déplacements de loisirs, autres que domicile/travail ? (2 réponses possibles)

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Lorsque l'on interroge la population sur les déplacements de loisirs, liés aux activités des pratiques culturelles, sportives, aux courses, au shopping,..., la répartition modale s'inverse. La grande majorité des répondants utilisent ainsi les transports en commun. C'est le cas de 66% des habitants du Plateau de la Duchère, de 65% des interviewés de Centre Croix-Rousse et de 56% des habitants de Montchat-Chambovet. L'usage de la voiture ne se place qu'en seconde position (51% pour Montchat-Chambovet, 42% pour le Plateau de la Duchère et 43% pour Centre Croix-Rousse). Les habitants du quartier Centre Croix-Rousse affichent une complémentarité modale particulièrement marquée puisque 47% des répondants affirment se déplacer le plus souvent à pied pour leurs déplacements de loisirs, alors que cette pratique piétonnière ne touche que 14% des habitants du Plateau de la Duchère et 11% des habitants de Montchat-Chambovet. Cet usage multimodal vient confirmer des pratiques très urbaines où la ville se pratique aussi à pied.

Pour approfondir notre connaissance des pratiques du territoire, il est apparu ensuite nécessaire de compléter cette approche des déplacements par un questionnement concernant les modes d'accompagnement scolaire. Ce type de déplacement renseigne en effet sur les habitudes et les usages des familles. Nous avons ainsi interrogé les individus ayant des enfants sur leurs lieux de scolarisation afin de savoir si celui-ci était ou non localisé dans le quartier d'habitation puis nous avons questionné la population concernée sur les modes d'accompagnement les plus fréquemment utilisés.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.10. Si vous accompagnés votre ou vos enfant(s) à l'école, le faites vous le plus souvent ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les accompagnements à l'école sont des activités très locales puisque le mode le plus fréquemment utilisé reste le déplacement piétonnier. 79% des personnes concernées du Plateau de la Duchère, 50% de celles de Centre Croix-Rousse et 14% de celles de Montchat-Chambovet accompagnent habituellement leurs enfants à l'école à pied. La voiture est, dans ce cas, d'usage plus limité puisqu'il ne concerne que 19% des habitants concernés du Centre Croix-Rousse, 12% de Montchat-Chambovet et 11% du Plateau de la Duchère.

Ces quelques éclairages permettent ainsi de mieux comprendre les comportements et les pratiques des individus en lien avec les attentes, les besoins et les aspirations de chacun. Cet approfondissement des perceptions citoyennes précise ainsi la notion de qualité de vie et permet d'appréhender plus spécifiquement le citoyen dans son environnement quotidien. Les informations issues à la fois de l'analyse discursive menée auprès des acteurs professionnels et les résultats de l'enquête réalisée auprès des habitants mettent en forme des points de vue différents. Cette démarche permet donc de s'appuyer sur la diversité des angles d'approche pour appréhender cette notion de qualité de vie quotidienne. Il convient à présent d'entreprendre la phase d'analyse transversale qui seule peut donner les clefs de lecture et de compréhension efficaces et pragmatiques de cette notion de qualité de vie quotidienne.

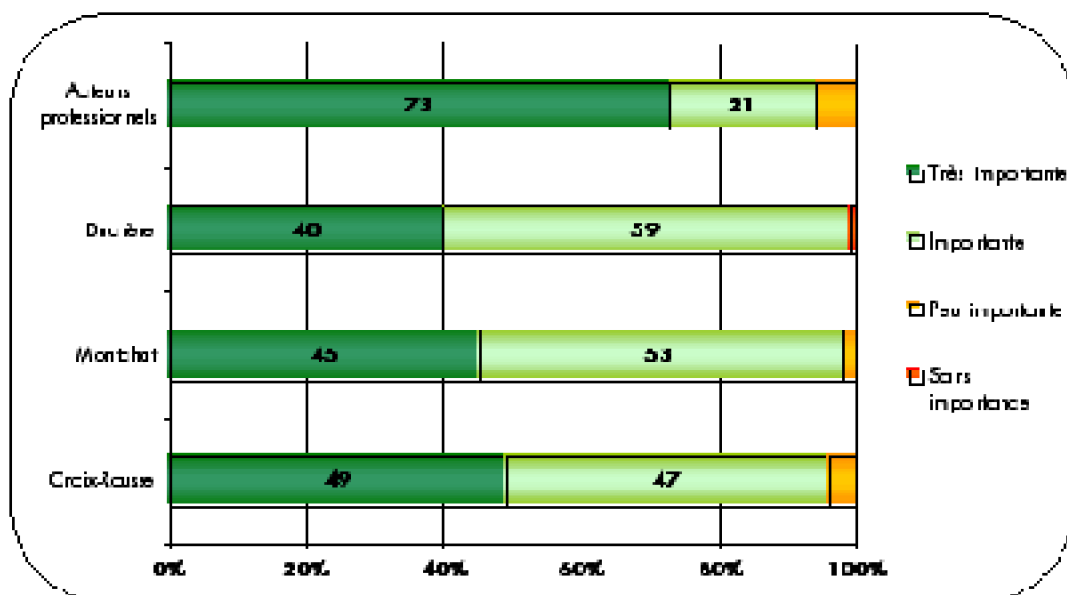
### 3. La qualité de vie quotidienne, entre préoccupation et priorités

Avant d'aborder en détail la qualité de vie quotidienne et de chercher à en décortiquer les

rouages complexes, il convient au préalable de s'interroger sur les grands axes de sa compréhension. Nous avons ainsi voulu apprécier le poids que revêt la qualité de vie quotidienne dans l'esprit des individus interrogés. Il s'agit d'évaluer le degré d'importance alloué à cette préoccupation. Nous avons ensuite cherché à identifier les éléments essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne afin d'identifier les priorités qui lui sont subjectivement corrélées. Pour ce faire, nous avons pris en compte et comparé les représentations des habitants des trois quartiers d'étude et des acteurs professionnels.

### 3.1. La qualité de vie quotidienne : une préoccupation majeure et transversale

Le regard porté sur cette notion est un préambule nécessaire à notre recherche. Il s'agit pour chacun des individus interrogés de préciser le niveau de préoccupation qu'occupe la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.11. Pour vous, la qualité de vie quotidienne est-elle une préoccupation ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Au regard des réponses obtenues, la qualité de vie s'impose comme une préoccupation majeure pour le quotidien de chacun et ce indépendamment du profil des acteurs professionnels interrogés et des caractéristiques géographiques et sociodémographiques des habitants. L'ampleur de cette inquiétude pour le maintien ou l'amélioration de la qualité de vie quotidienne est largement partagée par l'ensemble de notre échantillon transcendant ainsi l'âge, le sexe, la structure de la famille, la catégorie professionnelle, le statut d'occupation ou la localisation géographique des interviewés.

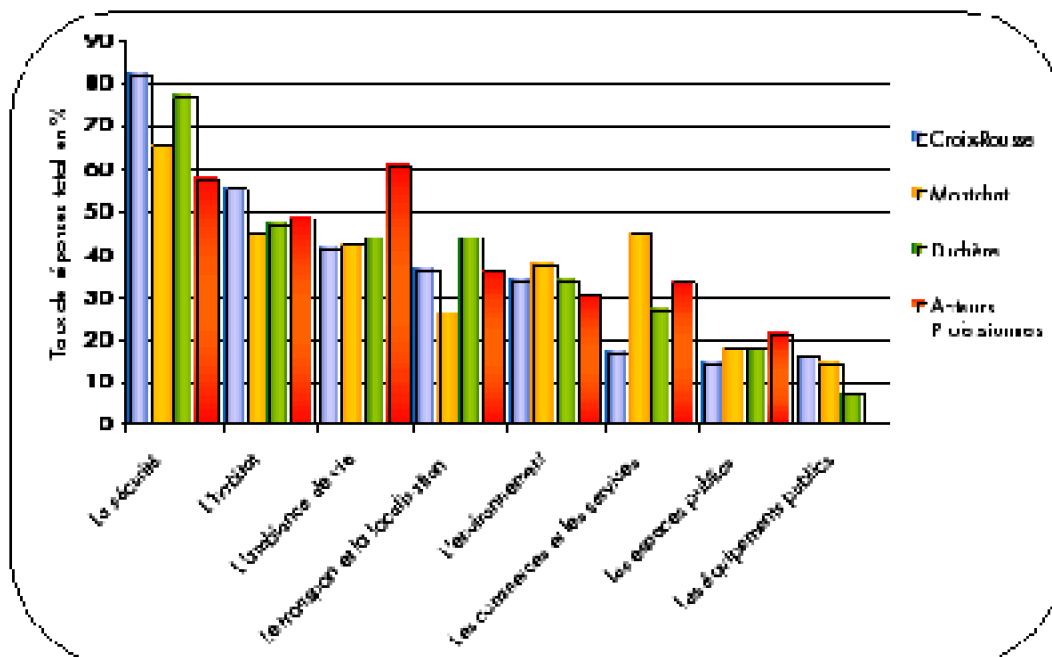
73% des acteurs professionnels interrogés et près de la moitié des habitants (49% des interviewés de Centre Croix-Rousse, 45% des habitants de Montchat-Chambovet et

40% des interrogés du Plateau de la Duchère) pensent que la qualité de vie quotidienne est une préoccupation « *très importante* ». L'étendue de cette priorité n'est plus à démontrer lors du cumul d'importance (addition des réponses « *très important* » et « *important* ») : 99% des habitants du quartier du Plateau de la Duchère, 98% des répondants du quartier de Montchat-Chambovet, 96% des interviewés du quartier de Centre Croix-Rousse et 94% des acteurs professionnels interrogés s'accordent à penser que la qualité de vie quotidienne est une question majeure.

L'assentiment qui règne autour de cette notion et qui semble l'élever au rang des priorités consensuelles pour l'agrément du quotidien permet de valider subjectivement notre objet de recherche. La notion de qualité de vie avait certes été identifiée comme une problématique essentielle au diagnostic urbain, elle vient de s'imposer, grâce à cette enquête, comme un élément mobilisateur et fédérateur pour la qualité du quotidien de chacun. L'intérêt porté à la qualité de vie en fait ainsi une priorité fondamentale et une préoccupation ancrée dans les représentations à la fois professionnelles et sociétales.

### **3.2. Quelles priorités pour la qualité de vie quotidienne ?**

Après avoir interrogé les individus sur la nature de leurs représentations en matière de qualité de vie et l'importance allouée à cette préoccupation, nous avons cherché à identifier les grands thèmes qui semblent structurer la qualité de vie quotidienne. C'est pourquoi l'enquête, après une phase fouillée de questions thématiques, interroge sur la hiérarchie des thèmes perçus comme nécessaires au maintien et à l'amélioration de la vie quotidienne. Cette perception de la hiérarchie des priorités semble ainsi essentielle à la compréhension intrinsèque de la notion de qualité de vie et à l'exercice de sa mesure. Cette hiérarchisation a été perçue comme un exercice difficile par ceux qui s'y sont prêtés.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.12. Parmi les huit thèmes que nous avons abordés, classez par ordre d'importance les trois thèmes essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne (3 réponses classées possibles) :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

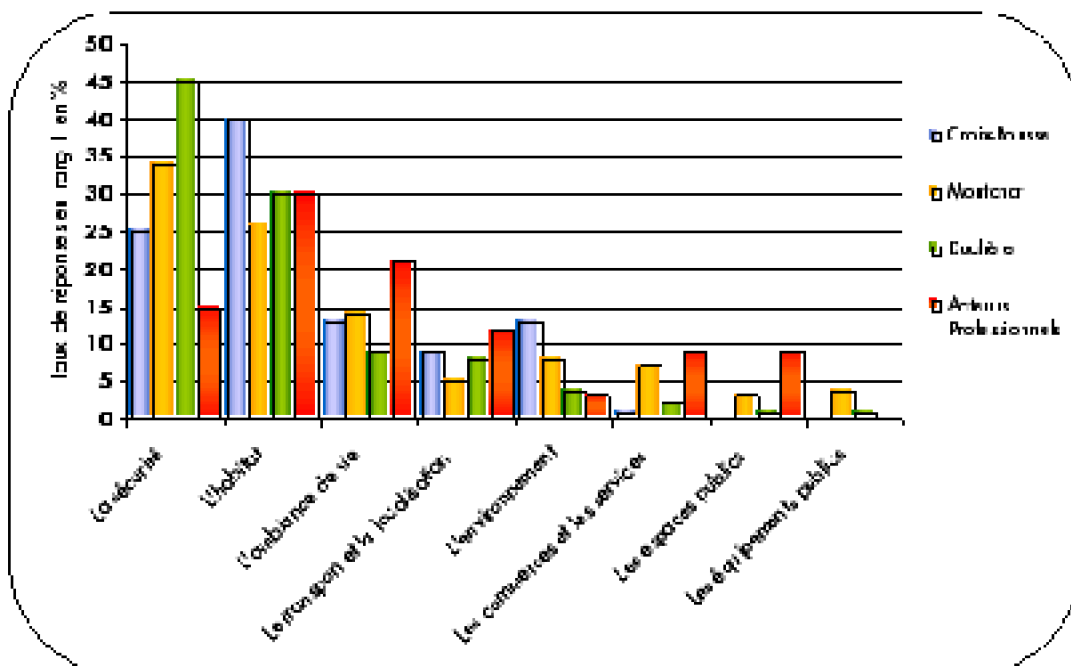
Indépendamment du rang d'importance attribué à chacun des thèmes, nous remarquons qu'un certain nombre de thèmes se détachent de l'ensemble et apparaissent particulièrement essentiels pour la qualité de vie quotidienne. La sécurité, l'habitat et l'ambiance de vie semblent ainsi en moyenne plus largement cités par les répondants. Le thème de la sécurité s'impose ainsi pour 82% des habitants de Centre Croix-Rousse, pour 77% des habitants du Plateau de la Duchère, pour 66% des habitants de Montchat-Chambovet et pour 58% des acteurs professionnels interrogés. L'habitat est perçu comme essentiel pour 55% des habitants du Centre Croix-Rousse, pour 48% des professionnels, 47% des habitants du Plateau de la Duchère et 45% des habitants de Montchat-Chambovet. L'ambiance de vie des quartiers est enfin jugée constitutive de la qualité de vie quotidienne par 61% des acteurs professionnels, 44% des habitants du Plateau de la Duchère et par respectivement 42% des habitants des quartiers Montchat-Chambovet et Centre Croix-Rousse.

Le transport et la localisation du quartier, l'environnement ainsi que les commerces et les services occupent une position intermédiaire alors que les espaces et les équipements publics sont plus modestement évoqués comme des thèmes essentiels à la qualité de vie quotidienne. La thématique du transport et des déplacements semble essentielle pour 44% des habitants du Plateau de la Duchère, 37% des habitants de Centre Croix-Rousse, 36% des acteurs professionnels et 26% des habitants de Montchat-Chambovet. Les préoccupations environnementales apparaissent également nécessaires à la qualité de

vie quotidienne pour 37% des habitants de Montchat-Chambovet, pour respectivement 34% des habitants des quartiers du Plateau de la Duchère et de Centre Croix-Rousse ainsi que pour 30% des acteurs professionnels interrogés. Le thème des commerces et des services est moins consensuel puisque 45% des habitants de Montchat-Chambovet et 33% des professionnels considèrent ce thème comme essentiel alors que cette position est partagée seulement par 27% des habitants du Plateau de la Duchère et 17% des habitants de Centre Croix-Rousse.

Les espaces et les équipements publics sont enfin plus minoritairement perçus comme essentiels au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Les espaces publics s'imposent ainsi comme nécessaires pour 21% des acteurs professionnels, pour respectivement 18% des habitants des quartiers du Plateau de la Duchère et de Montchat-Chambovet et pour 15% des habitants de Centre Croix-Rousse. Les équipements publics sont encore davantage dépréciés dans la mesure où seulement 15% des habitants de Montchat-Chambovet, 16% des habitants de Centre Croix-Rousse et 7% des habitants du Plateau de la Duchère leurs allouent de l'importance. Il convient de noter l'absence des équipements publics dans la hiérarchie des thèmes essentiels à la qualité de vie quotidienne établit par les acteurs professionnels interrogés. Cet exercice difficile de classement thématique fournit une première approche des éléments structurants de la qualité de vie quotidienne.

Afin de restituer la complète richesse de l'information obtenue, il convient de s'intéresser maintenant non plus à l'ensemble des réponses enregistrées mais d'entrer dans le détail des ordres d'importance. Les trois graphiques suivants représentent ainsi les réponses acquises en fonction du rang d'importance obtenu lors de la hiérarchisation des priorités (R1 étant le rang du degré d'importance le plus élevé dans la hiérarchisation, R2 le rang de second degré d'importance et R3 le rang de troisième position).

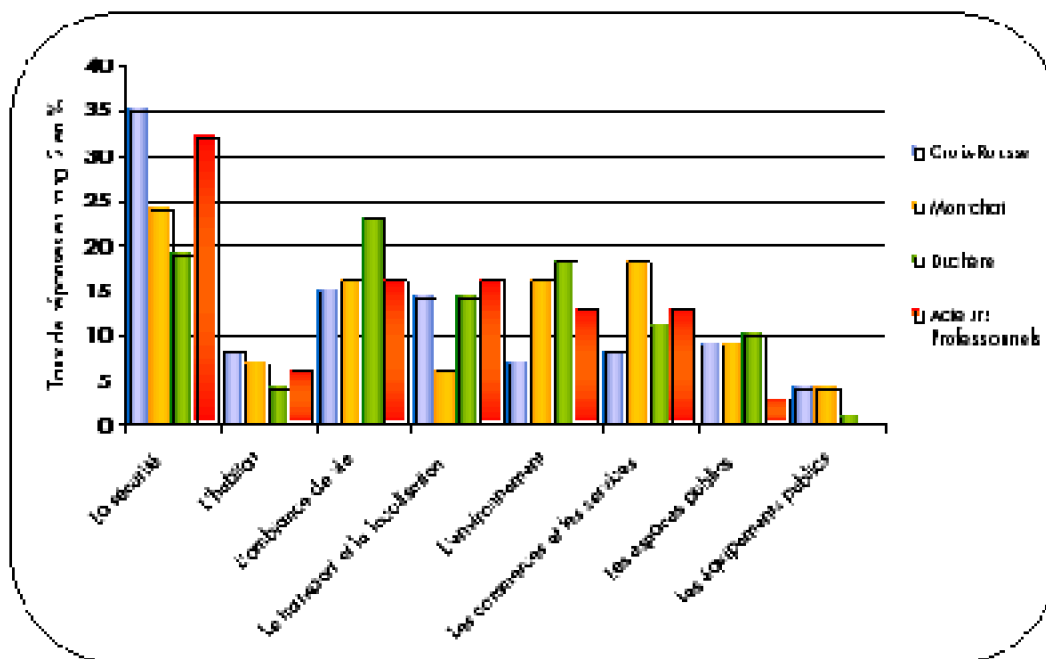


© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.13. Les thèmes essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne cités au premier rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Lorsque l'on analyse les rangs attribués aux différents thèmes cités, il apparaît clairement qu'ils ne bénéficient pas tous, dans la perception des individus interrogés, du même degré d'importance. Les réponses de rang 1 qui attribuent au thème cité le degré d'importance le plus élevé concernent les deux thèmes de la sécurité et de l'habitat. La sécurité loin d'être univoque reste largement citée en premier plan par 45% des habitants du Plateau de la Duchère et 34% des habitants de Montchat-Chambovet. Cependant, la sécurité apparaît davantage comme un thème de second rang pour les habitants de Centre Croix-Rousse (25% des habitants l'évoque en R1, contre 35% en R2 et 23% en R3) mais surtout pour les professionnels interrogés puisque 32% des interviewés la considère comme une priorité de second rang (contre 15% en R1 et 13% en R3). L'évocation du thème de l'habitat au premier rang d'importance semble plus consensuel puisque 40% des habitants de Centre Croix-Rousse, respectivement 30% des habitants du Plateau de la Duchère et des acteurs professionnels ainsi que 26% des habitants du Montchat-Chambovet s'accordent à lui attribuer le degré d'importance le plus important pour la qualité de vie quotidienne.



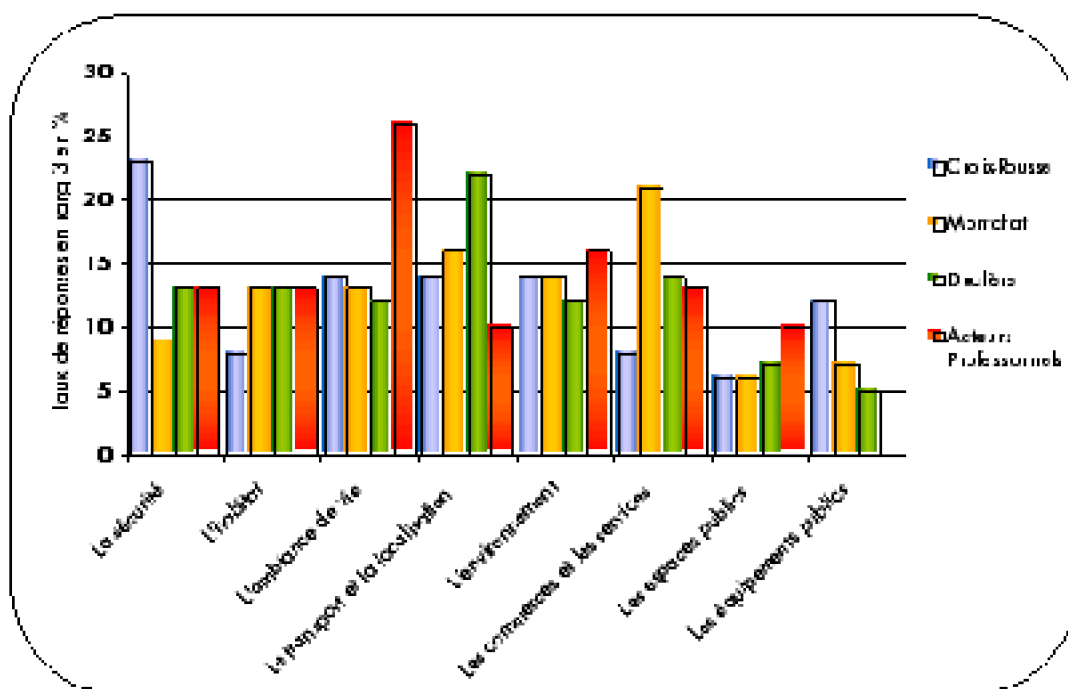
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.14. Les thèmes essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne cités au deuxième rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme nous l'avons préalablement évoqué, le thème de la sécurité apparaît tour à tour comme une priorité de premier et de second rang d'importance. Elle s'impose clairement pour les interviewés du quartier Centre Croix-Rousses et les acteurs professionnels comme un thème essentiel pour la qualité de vie quotidienne mais seulement en second rang d'importance. La sécurité semble donc structurer la qualité de vie sans la cautionner à elle seule.





© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.15. Les thèmes essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne cités au troisième rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre l'ensemble des trois graphiques ci-dessus, l'ambiance de vie s'impose comme un critère permanent qui apparaît assez fortement quelque soit le rang d'importance : 13% des habitants de Centre Croix-Rousse la citent en premier rang d'importance, 15% en deuxième et 14% en troisième rang, 14% des habitants de Montchat-Chambovet l'évoque en R1, 16% en R2 et 13% en R3. Pour les répondants du Plateau de la Duchère l'ambiance de vie s'apparente davantage à une priorité de second rang (9% en R1, 23% en R2 et en R3) alors que les acteurs professionnels l'évoquent plus volontiers en premier ou troisième rang d'importance (21% en R1, 16% en R2 et 26% en R3).

Les autres thématiques ne sont essentiellement révélées qu'au deuxième et troisième rang d'importance. C'est le cas par exemple du transport et de la localisation évoqués par 14% des habitants du Plateau de la Duchère en R2 et par 22% en R3, des commerces et des services cités par 18% des habitants de Montchat-Chambovet en R2 et 21% en R3 et de l'environnement mentionné en R3 par 16% des professionnels, par respectivement 14% pour les habitants de Montchat-Chambovet et de Centre Croix-Rousse.

Cette restitution détaillée des résultats d'enquête démontre de la complexité d'une hiérarchisation des priorités pour la qualité de vie quotidienne. Le choix strict de trois thèmes et leur ordonnancement exigé par le questionnaire a été vécu comme un exercice délicat par l'ensemble des répondants. C'est pourquoi il nous semble à la fois nécessaire et fondamentale de rester prudent quant au classement thématique effectué et à l'essai

de hiérarchisation qui en découle. Cet exercice montre dans le détail que l'ordre des thèmes n'est pas unanime. La qualité de vie demeure une notion subjective structurée par des représentations individuelles parfois convergentes mais rarement analogues. Il nous semble ainsi possible de saisir les tendances et les orientations générales de la qualité de vie sans pour autant tendre vers un complet consensus et une vision universelle. Nous resterons donc à l'échelle de la distinction thématique par regroupement de thèmes majeurs, intermédiaires et secondaires pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne sans pour autant les hiérarchiser entre eux.

L'étude prouve ainsi que la sécurité, l'habitat et l'ambiance de vie sont subjectivement identifiés comme des éléments particulièrement structurants pour la qualité de vie quotidienne. Les commerces et services, l'environnement et les transports sont perçus comme des domaines déterminants alors que les espaces et les équipements publics ont quant à eux un poids plus relatif dans les processus de maintien et d'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Il nous semble hasardeux d'approfondir davantage la hiérarchisation thématique sans risquer de tendre vers l'approximation, la contradiction voire le non sens. C'est pourquoi, pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie quotidienne, nous nous sommes refusé à pondérer les thèmes d'étude entre eux en leur attribuant un certain degré d'importance. L'évaluation de la qualité de vie quotidienne se base uniquement sur les critères subjectivement identifiés par les individus interrogés sans leur attribuer un poids spécifique. Cette résolution est fondamentale dans l'élaboration du diagnostic car elle permet de considérer les critères de qualité de vie comme équivalents entre eux. Cette non pondération des critères justifiée par l'approche subjective de la notion et validée par les résultats d'enquête, nous permet d'aborder sereinement la mesure de la qualité de vie quotidienne.

#### **4. Essai d'une définition subjective de la qualité de vie quotidienne**

---

Eclairés par les représentations spécifiques des acteurs professionnels et riches des perceptions particulières des habitants, il s'agit à présent de mener une analyse transversale des axes d'interprétation de cette notion de qualité de vie quotidienne afin d'en présenter une définition subjective, consensuelle et pragmatique. Il convient de voir dans cette proposition non pas une définition immuable, pérenne et figée de la notion de qualité de vie. Il est préférable d'envisager cet exercice comme la composition empirique d'une définition conjoncturelle. Cette proposition doit bien évidemment permettre de comprendre et d'apprécier la qualité de vie quotidienne. Cependant, cette démarche de caractérisation de la notion demeure étroitement liée au contexte à la fois temporel et géographique qui est le nôtre.

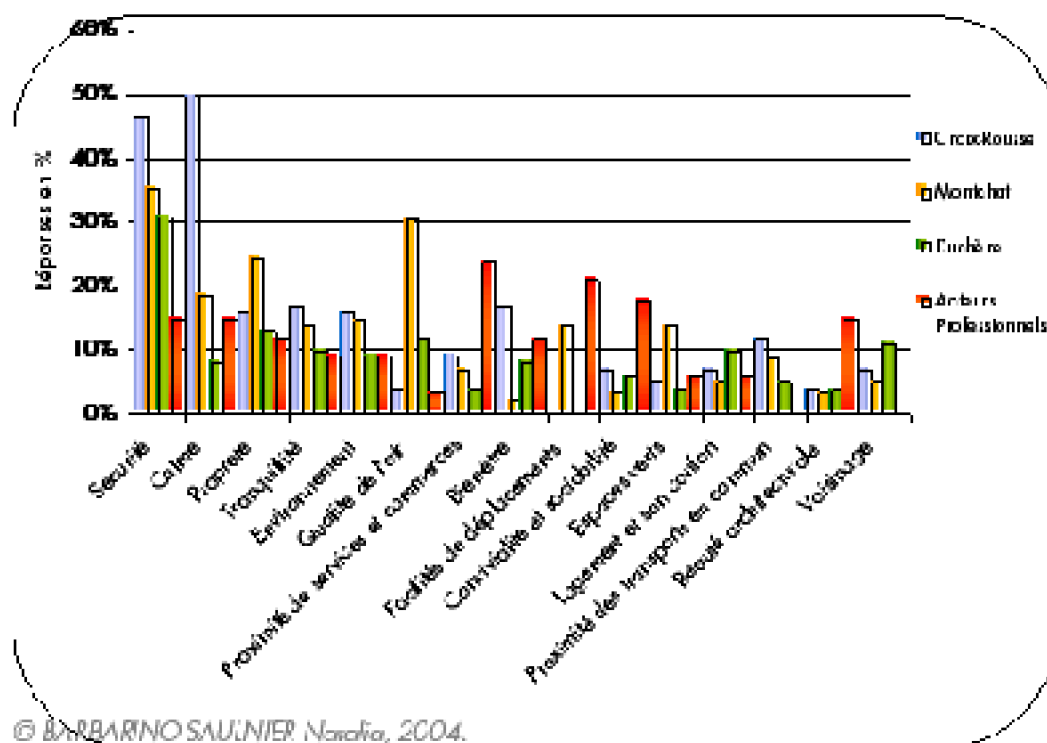
L'enjeu n'est pas de tendre vers la formalisation d'une définition générale de la qualité de vie quotidienne mais bien la production d'une définition construite à partir des jugements de valeurs des acteurs et des habitants lyonnais. Il convient donc de ne pas omettre ni même négliger le caractère circonstanciel de cette construction pragmatique. La définition de la qualité de vie est ainsi conjoncturelle et reste liée aux contextes à la fois temporels et géographiques de notre étude. Nous ne sommes pas assurés qu'une démarche semblable de prise de contact direct avec la population et les acteurs

professionnels menée à une autre période, dans un milieu différent puisse donner des résultats similaires ou tout au moins comparables.

Notre travail est avant tout une recherche méthodologique. Loin de négliger la nature des résultats obtenus, cette démarche se caractérise avant tout par l'énoncé des principes, des cheminements et des mécanismes de construction et de mobilisation des connaissances. Cette étude a été attentive à la conformité des moyens utilisés tout en portant un intérêt soucieux au caractère reproductible de la méthode. Cette exigence permet de produire des résultats, certes valables et validés, qu'il convient cependant de ne pas prendre pour des vérités universelles. Nous proposons ainsi « *une* » définition de la qualité de vie quotidienne sans que celle-ci soit considérée comme « *la* » définition unique de cette notion. Celle-ci se base sur l'identification subjective des éléments qui définissent le mieux la qualité de vie quotidienne. Afin de limiter les redites et surtout pour éviter de lasser les acteurs professionnels qui se sont largement et librement exprimés durant l'entretien, le questionnaire se limite à la caractérisation de la notion de qualité de vie. À l'inverse, le questionnaire administré aux habitants développe davantage cette recherche de définition à travers l'identification des mots ou expressions qui semblent définir au mieux la qualité de vie quotidienne mais aussi à travers la perception des nuisances qui la dégradent. Ces questions, par effet de miroir, permettent d'identifier les éléments qui, pour les habitants, définissent la qualité de vie et ceux qui la détériorent. Juxtaposées aux représentations des acteurs professionnels, ces connaissances permettent de formaliser une définition consensuelle mais conjoncturelle de la qualité de vie quotidienne lyonnaise.

#### **4.1. Des axes consensuels de définition**

La première partie du questionnaire administré à la fois aux acteurs professionnels et aux habitants des trois quartiers d'étude permet de cerner les axes de définition de la qualité de vie quotidienne. Ces questions ouvertes permettent aux interrogés d'exprimer librement les mots ou les expressions qui définissent le plus justement la qualité de vie quotidienne. L'ensemble des termes énoncés par les habitants et les acteurs professionnels ont été recensés et synthétisés pour construire des axes consensuels de définition.



Graphique III.16. Synthèse des trois mots ou expressions principalement cités par les interviewés pour définir au mieux la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Pour les habitants du quartier Centre Croix-Rousse, les éléments principaux de définition de la qualité de vie quotidienne sont au nombre de deux. En effet, la moitié des répondants considèrent que le calme qualifie principalement la qualité de vie quotidienne. Puis pour 48% des habitants, la notion de sécurité permet de la qualifier. Les autres éléments de définition de la qualité de vie quotidienne sont moins partagés et se structurent secondairement autour de la tranquillité et du bien-être (pour respectivement 17% des répondants), de la propreté et de l'environnement (pour respectivement 16% des habitants) ainsi que du logement et de son confort (pour 14% des interviewés).

À la même question, les habitants du quartier de Montchat-Chambovet fournissent des réponses beaucoup plus équilibrées. La sécurité est citée de manière spontanée par 35% des répondants comme un élément qualifiant la qualité de vie quotidienne. Pour 30% des habitants, la qualité de l'air suivie de près par la propreté (citée par 25% des répondants) s'imposent comme des éléments caractéristiques de la qualité de vie quotidienne. Le calme est ensuite évoqué par 19% des répondants. Dotés d'un poids plus relatif, l'environnement (pour 15% des habitants), la tranquillité, les facilités de déplacement et la présence d'espaces verts (pour respectivement 14% des répondants) sont identifiés comme des éléments de définition de la qualité de vie quotidienne.

Les réponses apportées par les habitants du quartier du Plateau de la Duchère sont plus fédérées. La sécurité apparaît comme un jalon de la qualité de vie quotidienne spontanément évoquée par 31% des habitants. Les autres éléments de définition se

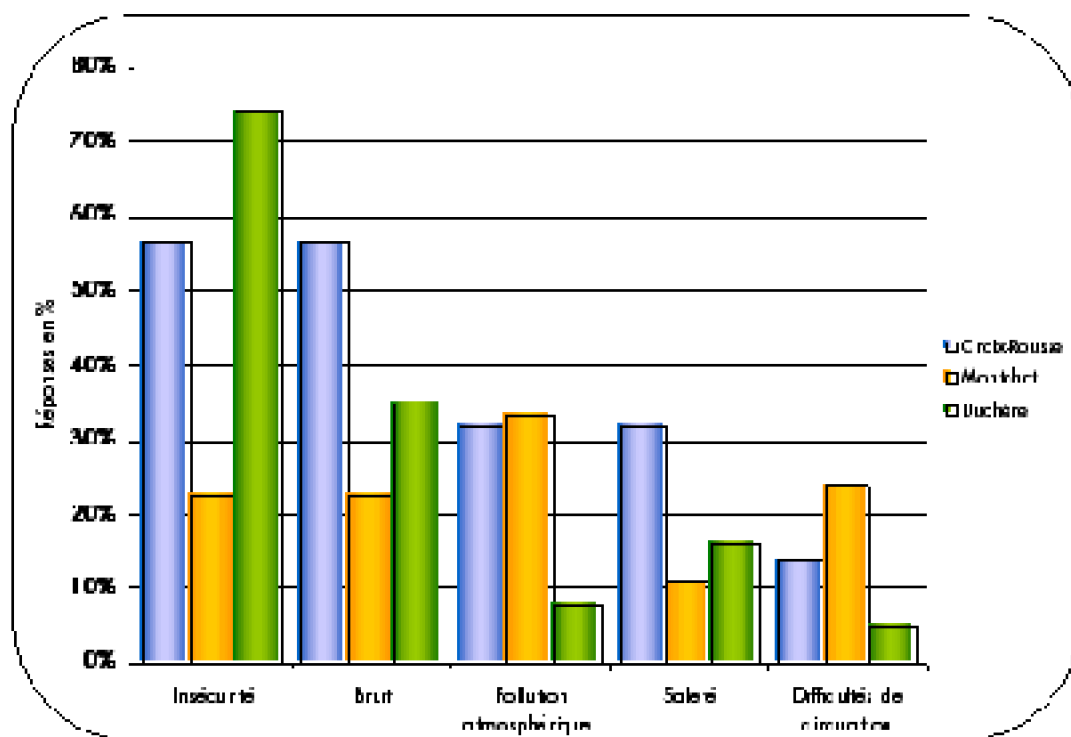
structurent plus secondairement autour de la propreté (citée par 13% des répondants), de la qualité de l'air (pour 12% des habitants), du voisinage et du respect (pour respectivement 11% des interviewés), du travail, de la tranquillité, du logement et son confort (pour respectivement 10% des répondants).

Pour les acteurs professionnels, les éléments qui façonnent la qualité de vie quotidienne s'articulent essentiellement autour de la proximité des services et des commerces (pour 24% des répondants), de la facilité de déplacement et de stationnement (pour 21% des acteurs), de la convivialité et de la sociabilité des quartiers d'habitation (pour 18% des professionnels). Ils estiment que le dynamisme et le tissu relationnel de proximité semblent ainsi agrémenter le quotidien du plus grand nombre. Trois éléments sont ensuite associés à la définition de la qualité de vie quotidienne. La qualité architecturale des quartiers, le calme et la sécurité s'imposent donc pour respectivement 15% des professionnels. Un certain nombre d'éléments de définition apparaissent enfin de manière complémentaire. La propreté s'impose pour 12% des répondants avec le bien-être comme des éléments caractéristiques de la qualité de vie quotidienne. En parallèle, le fait de bénéficier d'espace pour vivre, c'est-à-dire de ne pas souffrir de la densité urbaine, de pouvoir bénéficier d'une « *ville aérée* » et d'une « *vue dégagée* » participe pour 12% des professionnels à la qualité de vie quotidienne.

L'analyse des réponses à cette question ouverte de qualification de la qualité de vie quotidienne permet de dégager les grands axes subjectifs de définition. Bien que le poids attribué à chacun des éléments de définition varie d'un échantillon à l'autre et d'un quartier à l'autre, il semble néanmoins possible d'identifier la structure générale de cette notion. Celle-ci semble ainsi étroitement liée à la sécurité et au calme des quartiers d'habitation. La propreté, la tranquillité, la qualité environnementale, la qualité de l'air ainsi que la proximité des commerces et des services s'imposent ensuite comme des éléments constitutifs de la qualité de vie quotidienne. Les autres références sont soit moins massivement évoquées, soit plus caractéristiques d'un échantillon et part là même moins consensuels. Il s'agit par exemple des facilités de déplacement et de stationnement largement évoquées par les acteurs professionnels et les habitants de Montchat-Chambovet mais totalement ignorées des habitants des quartiers Centre Croix-Rousse et du Plateau de la Duchère. Ces éléments de définition, issus des représentations professionnelles et citadines, participent à la construction de la définition subjective de la qualité de vie quotidienne lyonnaise qui nous intéresse. Pour compléter et parfaire ce tableau perceptuel, ces connaissances doivent néanmoins être complétées par les nuisances pouvant altérer la qualité de vie quotidienne.

#### **4.2. Les facteurs de nuisance à la qualité de vie quotidienne**

Les habitants des trois quartiers d'étude ont fait l'objet d'un questionnaire spécifique concernant leurs perceptions des nuisances à la qualité de vie quotidienne. Cette démarche a pour but de compléter les éléments de définition de cette notion. Les réponses obtenues sont globalement consensuelles. Bien que quelques différences perdurent dans le poids et la répartition des réponses, elles fournissent cependant des axes de dégradations largement partagés.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.17. Perception des principales nuisances qui dégradent la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Au regard du **graphique III.17.**, deux profils de réponses s'individualisent. Les habitants du quartier Centre Croix-Rousse, comme ceux du Plateau de la Duchère structurent leurs réponses autour de deux nuisances jugées principales, à savoir l'insécurité et le bruit. Bien que le poids alloué à ces deux facteurs de nuisance diffère, cette disparité ne remet pas en cause le caractère dégradant de ces éléments. Les habitants de Centre Croix-Rousse donnent en effet des réponses très équilibrées. Pour respectivement 56% des habitants de Centre Croix-Rousse, le bruit, d'une part et l'insécurité, d'autre part, détériorent la qualité de vie quotidienne.

Caractérisés par une distribution des réponses nettement moins équitablement répartie, les habitants du Plateau de la Duchère semblent ainsi plus exclusifs dans leur perception des désagréments quotidiens. Pour 74% d'entre eux, l'insécurité est perçue comme un facteur dégradant la qualité de vie quotidienne, plaçant ainsi de l'insécurité au rang des nuisances majeures. Le bruit est ensuite identifié comme une nuisance pour 35% des répondants. À l'inverse, la répartition des réponses des habitants du quartier Montchat-Chambovet apparaît beaucoup plus équilibrée. La pollution atmosphérique est ainsi identifiée par 33% des répondants comme une nuisance majeure à la qualité de vie quotidienne. 24% des habitants interrogés souffrent de plus des difficultés de circulation et de stationnement alors qu'ils sont respectivement 23% à considérer que le bruit et l'insécurité sont des facteurs importants de dégradation. Cette perception des nuisances apparaît quelque peu paradoxale car elle se structure à la fois autour des difficultés

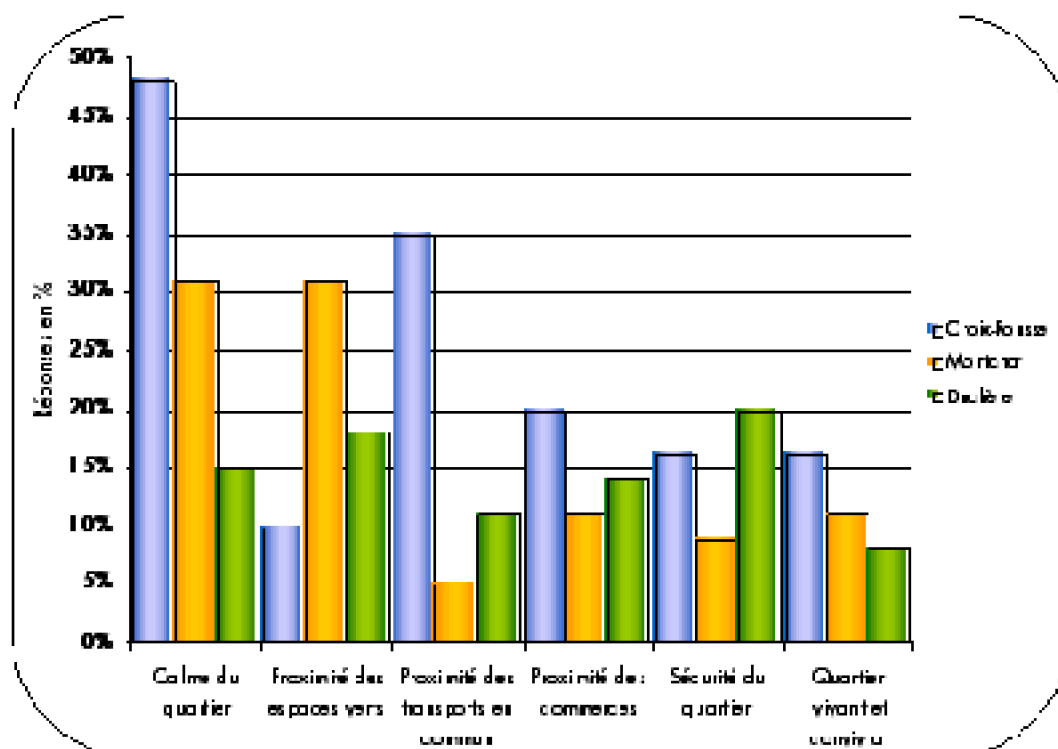
d'usage de l'automobile et des conséquences négatives de cette circulation automobile comme la pollution atmosphérique et le bruit. Ces préoccupations corroborent néanmoins leur perception des éléments de définition de la qualité de vie quotidienne et vient confirmer une caractéristique spécifique du quartier. La perception des habitants s'accorde ainsi avec un taux de motorisation unique ou multiple très important et largement supérieur aux deux autres quartiers d'étude.

La pollution atmosphérique s'impose de plus comme une nuisance avérée pour 33% des habitants de Montchat-Chambovet, 32% des résidents de Centre Croix-Rousse et 8% des répondants du Plateau de la Duchère. La saleté des rues est également perçue pour un élément de dégradation de la qualité de vie par 32% des habitants de Centre Croix-Rousse, 16% des interviewés du Plateau de la Duchère et 11% des habitants de Montchat-Chambovet. Comme nous l'avons précédemment évoqué, la désignation des difficultés de circulation et de stationnement comme atteintes à la qualité de vie quotidienne semble peu consensuelle (24% pour Montchat-Chambovet, 14% pour Centre Croix-Rousse et seulement 5% pour le Plateau de la Duchère).

Afin d'approfondir davantage la connaissance des perceptions citadines, nous avons cherché à identifier plus précisément les critères spontanément évoqués par les habitants pour qualifier la qualité de leur cadre de vie.

### **4.3. Cadre de vie et qualité de vie quotidienne : quelques critères d'appréciation**

Pour compléter notre analyse et approfondir notre connaissance des représentations citadines, nous avons interrogé les habitants sur les caractéristiques du cadre de vie susceptibles de participer à la qualité de vie quotidienne. Afin de mener à bien cette démarche, le questionnaire propose d'aborder, grâce à une question ouverte, les critères du cadre de vie qui contribuent à l'agrément du quotidien.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.18. Perception des principales caractéristiques du cadre de vie qui participent à la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les réponses spontanément données par les habitants permettent de déceler les caractéristiques essentielles qui semblent conditionner la qualité de vie quotidienne. Les habitants du quartier Centre Croix-Rousse ont été plus loquaces et fournissent des réponses plus nombreuses. Bien que le poids attribué à chacune de ces caractéristiques diffère d'un quartier à l'autre, cette question permet de préciser les axes qualitatifs structurant les cadres de vie. Le calme du quartier (cité par 48% des habitants de Centre Croix-Rousse, 31% des répondants de Montchat-Chambovet et 15% des interviewés du Plateau de la Duchère) apparaît ainsi comme un critère particulièrement décisif pour l'agrément de la vie quotidienne. La proximité des espaces verts (pour 31% des habitants de Montchat-Chambovet, 18% du Plateau de la Duchère et 10% de Centre Croix-Rousse) et celle des transports en commun (pour 35% des habitants de Centre Croix-Rousse, 11% du Plateau de la Duchère et seulement 5% de Montchat-Chambovet) sont perçues comme des critères déterminants pour la qualité de vie au quotidien. Les habitants associent enfin à la qualité des cadres de vie, la proximité des commerces, la sécurité du quartier et son caractère vivant, dynamique et convivial.

Ces éléments de réponses caractérisant les cadres de vie, juxtaposés à l'identification des nuisances perçues, aux axes de définition évoqués par l'ensemble des interviewés et intégrés aux univers de référence identifiés par les acteurs professionnels sont autant de matériaux constitutifs de la définition de la qualité de vie au quotidien. C'est



pourquoi il nous faut à présent dépasser ces représentations fragmentées et séquentielles pour tendre vers une vision globale et synthétique de la qualité de vie quotidienne.

#### **4.4. Définition de la qualité de vie quotidienne lyonnaise**

L'analyse transversale des connaissances mobilisées à la fois par l'approche qualitative par entretien et l'approche quantitative d'enquête par questionnaire, nous permet de restituer une vision partagée de la qualité de vie quotidienne. Comme nous l'avons préalablement précisé, cette définition transcrit la richesse des perceptions professionnelles et citoyennes mais demeure une interprétation subjective dépendante de la contingence temporelle et du milieu géographique de l'étude. Cette dépendance entre le contexte et le produit définitionnel n'est pas un biais à la qualité des résultats, elle suppose simplement de considérer cette définition comme une réalité subjective circonstanciée et conjoncturelle.

La juxtaposition des résultats d'enquête nous permet ainsi de définir la notion de qualité de vie quotidienne à travers trois grandes dimensions. Comme le montre la **figure III.2.**, la définition subjective de la qualité de vie quotidienne se décompose au travers de trois univers de référence identifiés lors de l'analyse discursive des acteurs professionnels interrogés. La qualité de vie quotidienne semble ainsi se structurer à travers la composante intime du logement qui doit s'intégrer à l'univers du cadre de vie en lien avec l'ambiance de vie de ce territoire. L'analyse croisée des représentations de la qualité de vie permet alors de développer chacune de ces trois dimensions.



Figure III.2. Définition subjective de la qualité de vie quotidienne lyonnaise

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Il est indéniable que l'espace du logement et ses qualités intrinsèques participent à la qualité de vie quotidienne des Lyonnais. Celles-ci semblent se structurer à travers son confort, sa taille en lien avec les besoins et les moyens de la structure familiale, son isolation, son exposition et son ensoleillement. Pour parfaire cette représentation de la qualité de vie quotidienne, l'espace habité doit être intégré à un cadre de vie de qualité.

Cette dimension du cadre de vie occupe une place considérable dans les représentations lyonnaises. Les entretiens professionnels comme l'enquête quantitative permettent d'évaluer l'importance allouée à cet espace restreint de la vie quotidienne souvent assimilée au quartier d'habitation. Le cadre de vie peut être décomposé en trois unités spécifiques qui se structurent tour à tour en fonction des potentialités et des fonctionnalités des territoires, la qualité environnementale des espaces de vie et de l'ambiance urbaine. Chacun de ces domaines se décline ensuite en paramètres jugés

essentiels à la qualité de vie quotidienne. Les potentialités et les fonctionnalités des cadres de vie se construisent ainsi autour de la proximité des transports en commun, des facilités de déplacement, de la proximité des commerces et des services, de la proximité des espaces verts et des équipements publics.

Les exigences environnementales dépendent quant à elles de la qualité des ambiances sonores, de la qualité de l'air et de la propreté des territoires. L'ambiance urbaine dépend du calme, de la sécurité et de la qualité architecturale des quartiers.

La qualité de l'ambiance de vie et de l'univers social est fonction des éléments de convivialité, de sociabilité et de la qualité des relations de voisinage qui caractérisent les espaces d'habitation.

Cette définition balaye l'ensemble des champs évoqués de manière consensuelle par les individus interrogés. C'est donc à partir de ces éléments que nous devons chercher les critères de son évaluation. Le second chapitre se propose ainsi de restituer en détail à la fois les critères jugés nécessaires à la mesure de la qualité de vie quotidienne et les représentations plus spécifiques voire divergentes de cette notion.

## **CHAPITRE II. Analyse des perceptions de la qualité de vie quotidienne**

Afin de compléter les données de cadrage et d'approfondir la représentation globale de la qualité de vie développée dans le premier chapitre, il convient à présent de restituer les perceptions plus fouillées de cette notion. Pour ce faire, nous avons organisé notre développement en deux parties, la première s'attache à l'analyse des perceptions à la fois partagées et consensuelles des critères de qualité de vie quotidienne alors que la seconde se propose d'examiner les spécificités voire les divergences perceptuelles de cette notion. Pour des raisons à la fois de commodités, de simplification et de lisibilité de la restitution, l'analyse suit l'architecture du questionnaire et présente ainsi les résultats de manière thématique.

La première partie de ce second chapitre aborde tour à tour au fil de son développement les critères partagés relatifs aux thèmes de l'habitat, des transports et des déplacements, des commerces et des services, des espaces et des équipements publics, de l'environnement et de l'ambiance de vie. Cette analyse critériologique permet de mettre en relief l'accord d'une forte majorité et l'opinion consensuelle des individus interrogés quant à leurs exigences qualitatives. La mise en correspondance des besoins, des préférences et de l'ordonnement des priorités de chacun des groupes interrogés permet l'identification de critères partagés participant à l'agrément du quotidien quelque soient la nature et les potentialités du cadre de vie. Cet exercice permet par conséquent de légitimer les conditions jugées nécessaires à la qualité de vie quotidienne et donc essentielles à son évaluation.

La seconde partie se propose au contraire de développer les opinions plus

spécifiques. Qu'ils s'agissent de sensibilités ou de préoccupations particulières, d'approfondissement spécifique, de stigmatisation ou de la cristallisation de véritables divergences, il semble nécessaire d'entreprendre un élargissement de notre vision. Bien que l'analyse de ces particularités ne vienne pas nourrir le portrait harmonieux de la qualité de vie quotidienne, celle-ci permet néanmoins d'en compléter et d'en parfaire la représentation. Ce n'est qu'en ayant abordé conjointement les deux modes perceptuels que notre image de la qualité de vie quotidienne prendra sens et réalité.

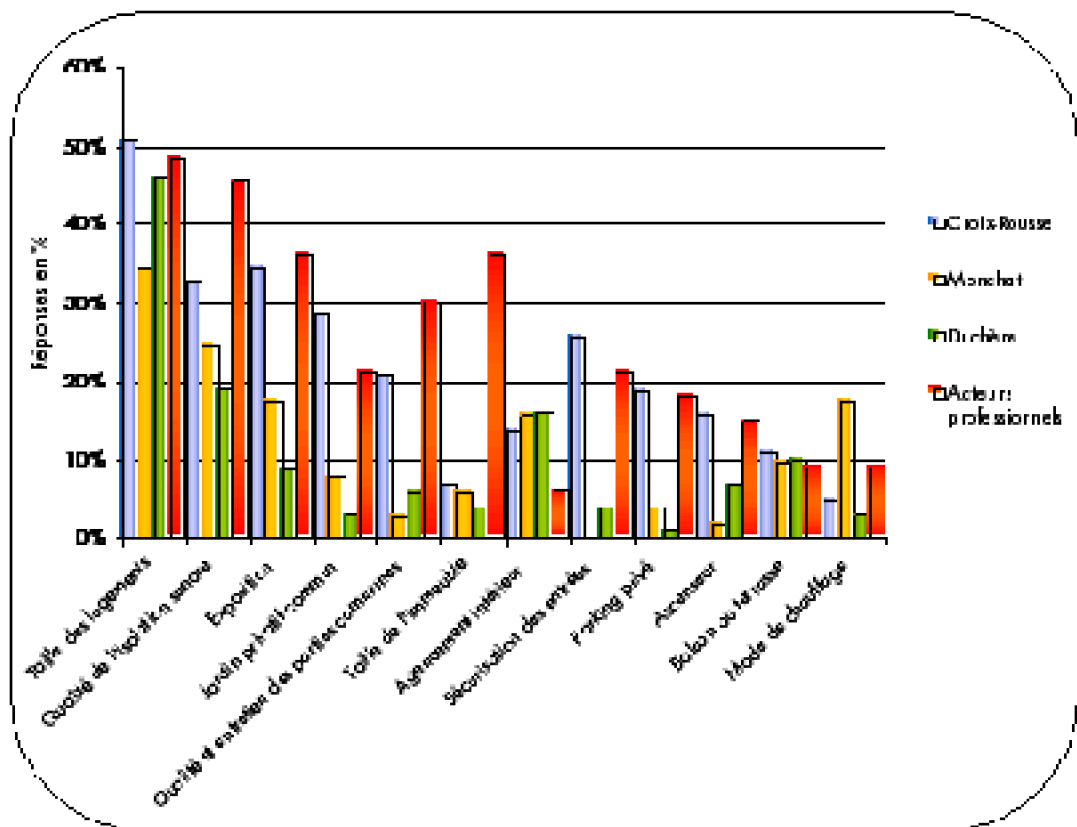
## **1. Les critères subjectifs et consensuels de l'évaluation de la qualité de vie quotidienne**

---

La structure du questionnaire proposé aux acteurs professionnels et à l'ensemble des habitants des trois quartiers d'étude permet de présenter les résultats d'enquête de manière thématique. Cet ordonnancement artificiel ne correspond en aucun cas à une hiérarchisation des critères mais permet simplement une lecture simplifiée et organisée des réponses obtenues. Pour chacun des thèmes abordés, les résultats d'enquête présentent les critères communs aux professionnels et aux habitants. Cette démarche vise à identifier les critères partagés de la qualité de vie quotidienne et ce quelque soit le point de vue des acteurs interrogés, la diversité des profils sociodémographiques des échantillons ou la nature des cadres de vie de référence. Il s'agit donc de dresser le tableau consensuel des critères concordant d'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

### **1.1. L'habitat**

Cette enquête a rapidement permis de comprendre le poids que revêtent le logement et son environnement immédiat pour la qualité de vie au quotidien. Afin d'approfondir ces premiers résultats, nous avons interrogé les interviewés sur cette question afin de connaître quels sont les critères relatifs à l'habitat qui leur semblent les plus importants pour la qualité de leur quotidien. Cet exercice identifie précisément l'ensemble des critères jugés nécessaires à la qualité de vie quotidienne ainsi que leur hiérarchisation par ordre de préférence. Comme le montrent les graphiques suivants, nous avons restitué l'identification globale des critères puis nous avons décomposé l'information recueillie en fonction des rangs de préférence affectés à chacun d'entre eux (le premier rang, R1, correspondant au rang de la plus grande importance).



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004

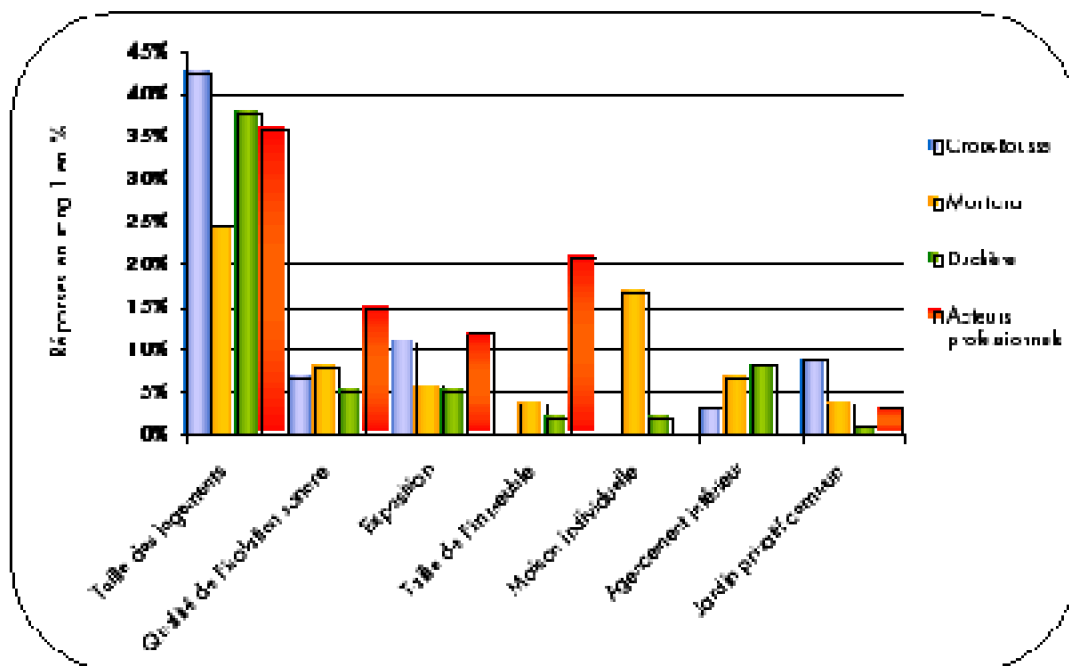
Graphique III.19. Perception des principaux critères relatifs à l'habitat qui participent à la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le **graphique III.19.** permet globalement d'individualiser trois groupes de critères :

- des critères majeurs et largement consensuels comme la taille du logement, la qualité de l'isolation sonore et l'exposition de la résidence ;
- des critères intermédiaires, plus inégalement perçus d'un groupe à l'autre comme la présence d'un jardin privé collectif, la qualité et l'entretien des parties communes, la taille de l'immeuble, l'agencement intérieur et la présence de systèmes de sécurisation des entrées d'immeuble (digicode, interphone, visiophone, ...) ;
- des critères plus relatifs comme la présence de parking privé, d'ascenseur, de balcon ou terrasse et le mode de chauffage (individuel/collectif, électrique/gaz).

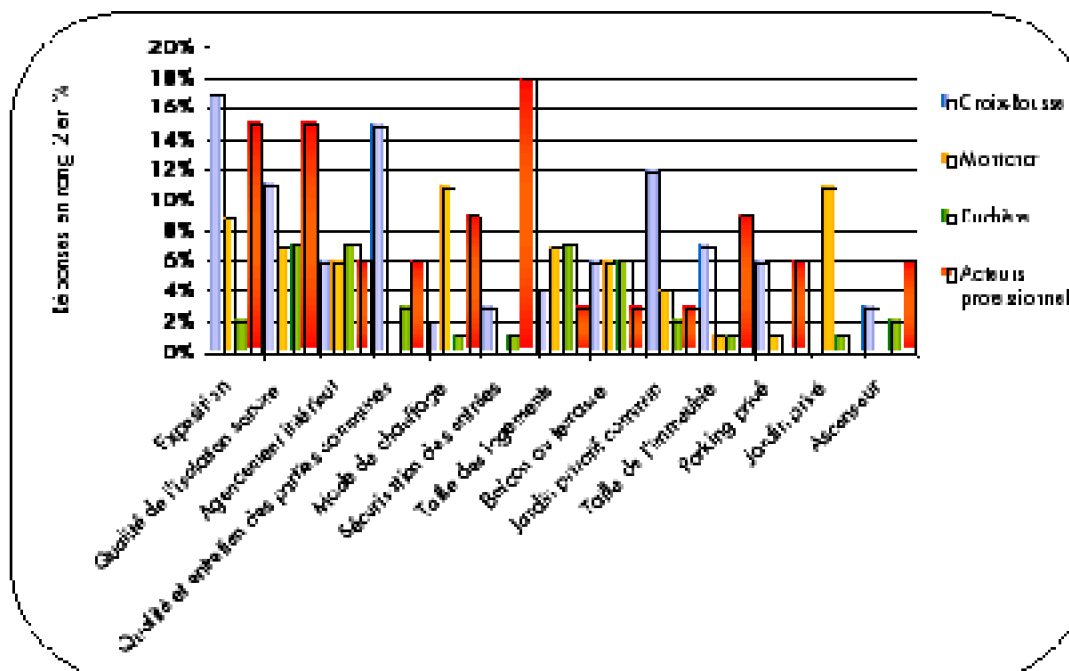
L'attribution des ordres d'importance permet d'éclairer davantage ces représentations générales.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.20. Principaux critères relatifs à l'habitat cités au premier rang d'importance :

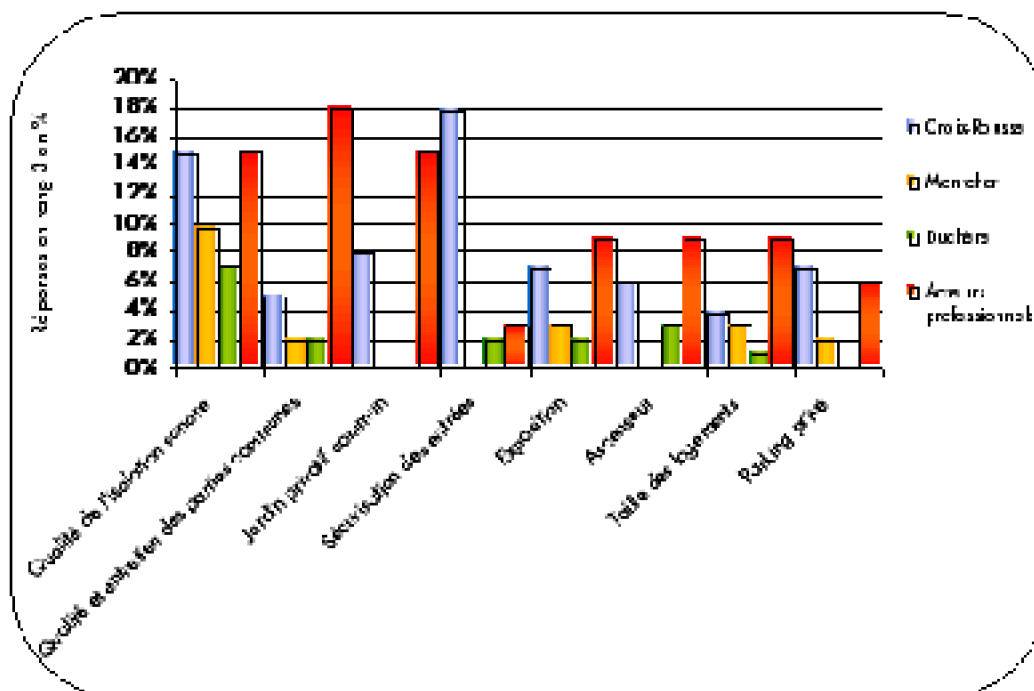
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.21. Principaux critères relatifs à l'habitat cités au second rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.22. Principaux critères relatifs à l'habitat cités au troisième rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

À travers la taille du logement, les habitants du quartier Centre Croix-Rousse identifient l'indicateur majeur pour leur qualité de vie quotidienne. Globalement, plus de la moitié des interviewés évoquent cet indicateur alors que 43% d'entre eux le place en premier lieu lorsqu'ils cherchent à définir les qualités du logement qui participent à leur qualité de vie quotidienne. Deux critères se distinguent ensuite, à savoir l'exposition du logement (pour 35% des habitants) et la qualité et l'entretien des parties communes (pour 33% des répondants). Ces deux critères s'imposent comme des éléments de second rang alors que deux critères de troisième rang d'importance apparaissent. Il s'agit de la sécurisation des entrées d'immeuble (pour 18% des habitants de Centre Croix-Rousse) et la qualité de l'isolation sonore (pour 15% d'entre eux). La présence de jardin privatif commun est un critère secondaire mais récurrent quel que soit le rang d'importance (9% en R1, 12% en R2 et 8% en R3). Au regard de ces résultats territoriaux, la perception des critères essentiels des habitants de Centre Croix-Rousse confirme l'analyse critériologique globale.

Tableau III.1. Principaux critères d'habitat : perception des habitants du quartier Centre Croix-Rousse

Quartier Centre Croix-Rousse	
Critères d'habitat essentiels pour la qualité de vie quotidienne	Taille du logement
	Exposition
	Qualité de l'isolation sonore

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le quartier Montchat-Chambovet s'impose comme un cas plus particulier. Sa morphologie urbaine largement marquée par l'habitat individuel a profondément orienté la nature des réponses obtenues en matière d'habitat. 44% des habitants considèrent ainsi que la qualité de vie quotidienne suppose d'habiter une maison individuelle avec jardin (cumul des 21% d'habitants qui évoquent la maison individuelle et des 23% qui évoquent la présence d'un jardin). La taille du logement apparaît ensuite pour 35% des interviewés comme un critère majeur. La qualité de l'isolation sonore s'impose comme un paramètre important (pour 25% des habitants) devant des qualités plus relatives comme l'exposition, le mode de chauffage (pour respectivement 18% des interviewés) et l'agencement intérieur du logement (pour 16% d'entre eux). En terme d'importance, deux qualités sont identifiées comme des réponses de premier choix : la taille du logement ainsi que la maison individuelle avec jardin (respectivement citées par 25% des habitants en R1). L'isolation sonore s'impose comme une réponse équilibrée en termes d'importance alors que le mode de chauffage s'apparente davantage à une réponse de second rang.

Tableau III.2. Principaux critères d'habitat : perception des habitants du quartier Montchat-Chambovet

Quartier Montchat-Chambovet	
Critères d'habitat essentiels pour la qualité de vie quotidienne	Maison individuelle et son jardin
	Taille du logement
	Qualité de l'isolation sonore

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les habitants du quartier du Plateau de la Duchère identifient la taille du logement comme un indicateur majeur et quasi-exclusif pour la qualité de vie quotidienne. Il s'agit en effet du seul critère cité de manière significative en rang 1 : 38% des répondants le place en premier lieu lorsqu'ils cherchent à définir les qualités du logement qui participent à leur qualité de vie. Ce positionnement se retrouve dans les réponses globales puisque la taille du logement fédère 46% des habitants. Leurs réponses évoquent ensuite quelques qualités plus relatives comme la qualité de l'isolation sonore et l'agencement intérieur.

Tableau III.3. Principaux critères d'habitat : perception des habitants du quartier du Plateau de la Duchère

Quartier Plateau de la Duchère	
Critères d'habitat essentiels pour la qualité de vie quotidienne	Taille du logement
	Qualité de l'isolation sonore
	Agencement intérieur

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les acteurs professionnels ont, quant à eux, une perception plus approfondie, détaillée et technique en matière d'habitat. Au regard des résultats généraux et non classés, deux ensembles de critères se distinguent. Le premier identifie des critères majeurs comme la taille du logement (jugée par 48% des acteurs comme étant un critère



qui participe à la qualité de vie quotidienne), la qualité de l'isolation sonore (citée par 45% d'entre eux), la taille de l'immeuble et l'exposition de la résidence (respectivement citées par 36% des acteurs). Un groupe de critères secondaires s'individualise ensuite comme la qualité et l'entretien des parties communes (pour 30% des acteurs), la présence de système de sécurisation des entrées d'immeuble et la présence de jardin privatif (pour respectivement 21% des interviewés) ainsi que la présence de parking privé (pour 18% des acteurs).

Grâce à l'analyse de la distribution des ordres d'importance, une hiérarchie plus précise est possible. La taille des logements et la taille de l'immeuble sont majoritairement citées au premier rang. 36% des acteurs évoquent la taille du logement et 21% d'entre eux considèrent la taille de l'immeuble comme des caractéristiques de première importance. La qualité de l'isolation sonore, respectivement citée par 15% des acteurs en rang 1, 2 et 3, s'apparente à un critère permanent quel que soit le rang d'importance. L'analyse fine met également en lumière des critères secondaires, principalement cités en rang 2, comme la sécurisation des entrées d'immeuble (pour 18% des acteurs) et l'exposition du logement (pour 15% d'entre eux). La qualité et l'entretien des parties communes ainsi que la présence de jardin privatif sont des critères de troisième rang d'importance.

Tableau III.4. Principaux critères d'habitat : perception des acteurs professionnels

Acteurs Professionnels	
Critères d'habitat essentiels pour la qualité de vie quotidienne	Taille du logement
	Taille de l'immeuble
	Qualité de l'isolation sonore
	Exposition

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

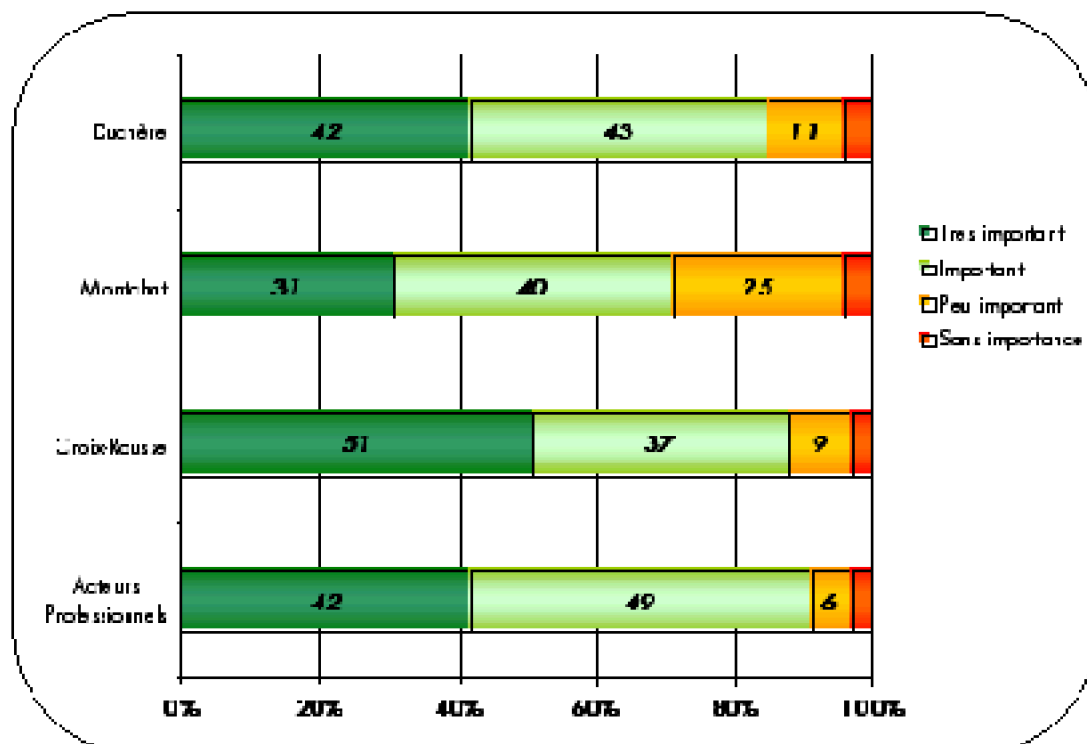
L'analyse critériologique relative à l'habitat démontre un certain consensus quant aux éléments jugés essentiels pour la qualité de vie quotidienne. La taille du logement et la qualité de l'isolation sonore sont imposées par les représentations citadines et professionnelles comme des critères fondamentaux de la qualité de vie quotidienne. Sans pour autant être unanimement partagé, l'exposition du logement correspond à un critère qui participe plus modestement à l'agrément du quotidien. Le thème de l'habitat décliné ici en différentes caractéristiques se définit ainsi comme une transcription nécessaire de l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

## 1.2. Le transport et la localisation

Le thème regroupant la localisation, le transport et les déplacements a été abordé à travers une série de questions fermées. Comme nous le précisons lors de la partie suivante, cette problématique des transports urbains est loin de faire l'unanimité. Il convient dans un premier temps d'identifier les éléments qui dépassent cette divergence perceptuelle pour s'imposer comme des critères partagés de la qualité de vie quotidienne. Les axes majeurs et consensuels mis à jour par l'analyse critériologique sont cependant

peu nombreux.

L'accès sélectif au réseau de transport en commun est considéré comme un élément déterminant pour la qualité du quotidien. Globalement entre 72% et 91% des interviewés (tous types d'acteurs confondus) considèrent la proximité des stations de métro comme un paramètre très important ou important pour la qualité de vie.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

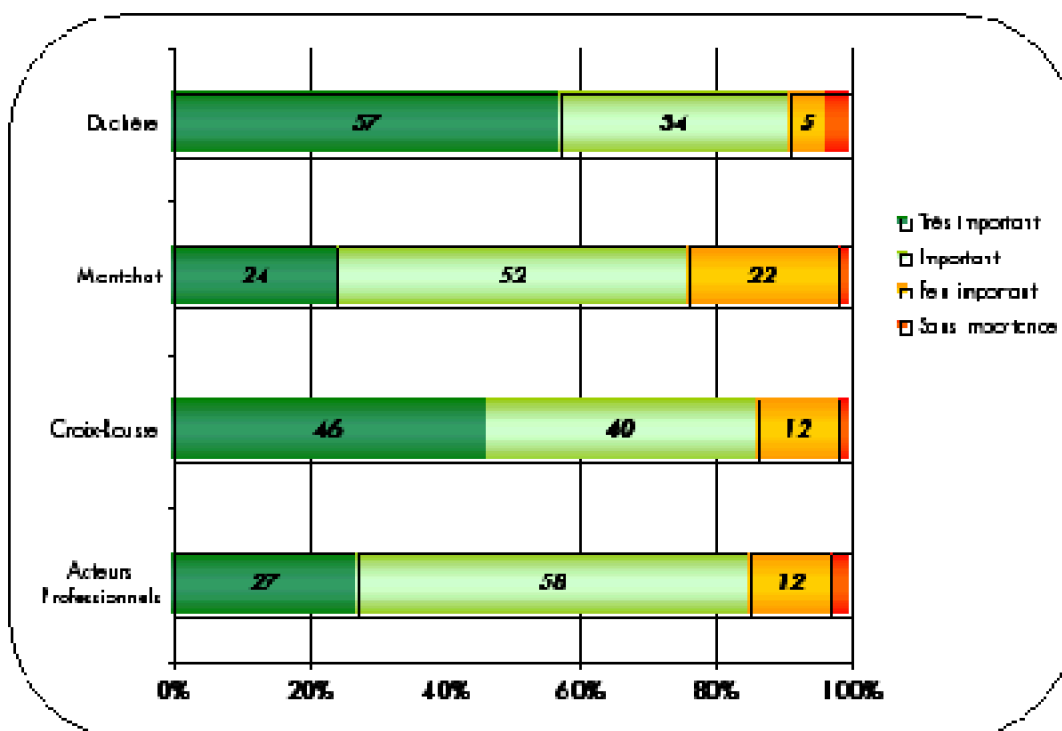
Graphique III.23. Précisez le degré d'importance de la proximité des stations de métro pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

51% des habitants du quartier Centre Croix-Rousse indiquent ainsi que cette proximité du métro est très importante alors que 37% la perçoivent comme un critère important. Le cumul d'importance est alors de 88% (cumul des réponses « *très importante* » et « *importante* »). Les habitants du Plateau de la Duchère donnent des réponses plus équilibrées puisque 42% des interviewés jugent cette proximité comme très importante pour la qualité de vie quotidienne et 43% d'entre eux comme importante (pour un cumul d'importance à 85%). Les acteurs professionnels partagent cette perception. La proximité des stations de métro est ainsi jugée par 42% des répondants comme très importante pour la qualité du quotidien alors que près de la moitié d'entre eux la considèrent comme importante. Le cumul d'importance se situe donc à 91%. À la différence des interrogés des deux autres quartiers d'étude et des acteurs professionnels, les habitants de Montchat-Chambovet ont une perception plus typique à l'égard des critères de localisation et de transport. Ils leur attribuent globalement une importance plus relative pour la qualité de vie quotidienne. Cette différence perceptuelle s'explique en

partie par le caractère périphérique du quartier et son éloignement au réseau de transport en commun lyonnais. Ils sont néanmoins 32% à considérer la proximité des stations de métro comme très importante et 40% comme importante, ce qui place ce critère à un cumul d'importance de 72%. Ce seuil reste un minimum honorable qui permet de notifier la proximité du réseau de métro au rang des critères consensuels essentiels pour la qualité de vie quotidienne.

Le constat demeure identique en ce qui concerne l'importance de la proximité des arrêts de bus. Ils sont en effet entre 76% et 91% à considérer ce critère comme très important ou important pour la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.24. Précisez le degré d'importance de la proximité des arrêts de bus pour la qualité de vie quotidienne :

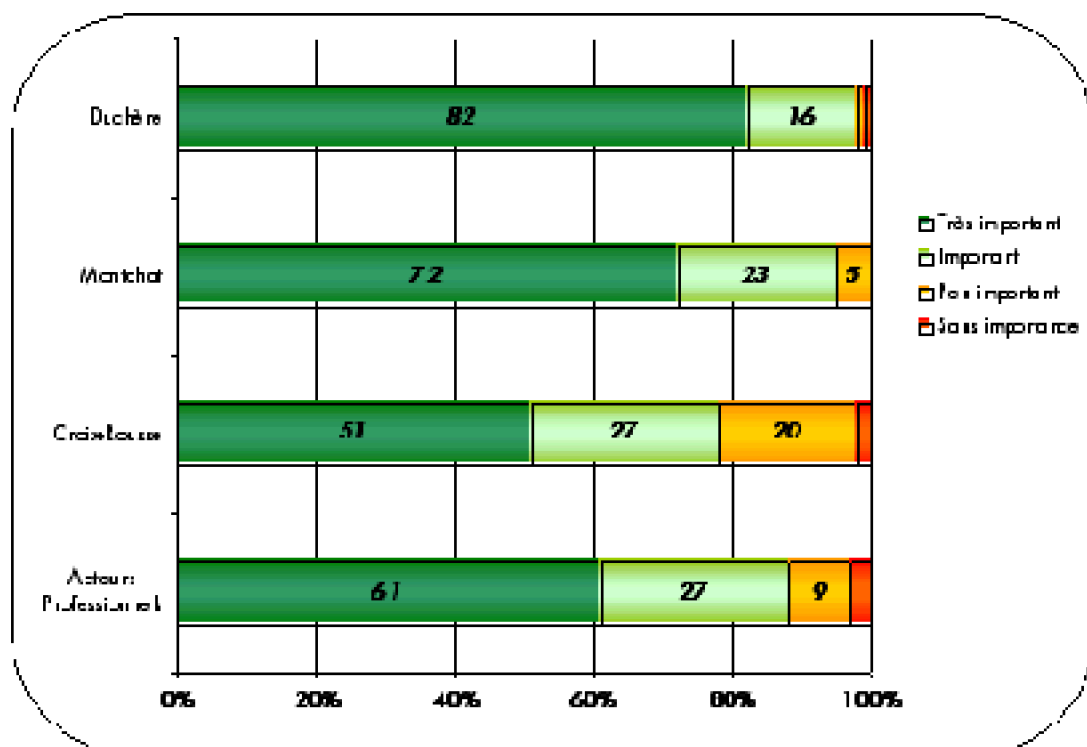
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le quartier du Plateau de la Duchère s'individualise par une perception très marquée par l'importance de la proximité du réseau de bus. 57% des habitants jugent ainsi la proximité des arrêts de bus comme un élément très important pour la qualité de vie quotidienne alors que 34% d'entre eux le considèrent comme important. Cette attribution place ce critère à un cumul d'importance qui atteint son maximum à 91%. Les habitants de Centre Croix-Rousse proposent une perception plus équilibrée puisque 46% des interviewés caractérisent cette proximité de très importante et 40% d'entre eux d'importante, pour un cumul d'importance à 86%. Les acteurs professionnels, bien qu'affichant un cumul comparable de 85%, donnent des réponses plus tranchées puisque seulement 27% des professionnels considèrent le réseau de bus comme très important alors qu'ils sont au contraire une grande majorité (58% des professionnels) à relativiser

son impact sur la qualité de vie quotidienne. Les habitants du quartier Monchat-Chambovet se distinguent de nouveau par la perception d'une incidence moins directe entre réseau de transport de bus et qualité de vie quotidienne. 24% des habitants considèrent ainsi cette proximité comme très importante alors que 54% d'entre eux la jugent importante (soit un cumul d'importance de 76%). Cette relative différenciation perceptuelle ne remet pas en cause le caractère fondamental de ce critère de proximité du réseau de bus dans l'appréciation de la qualité de vie quotidienne.

Le questionnaire portait sur la perception de l'ensemble du réseau de transport en commun lyonnais, à savoir la proximité des stations de métro, des stations de tramway et des arrêts de bus. Comme nous le préciserons ultérieurement, la valeur attribuée aux stations de tramway est largement moins partagée dans la mesure où seuls les professionnels considèrent leur importance.

La sécurité du piéton s'impose également comme une nécessité pour la qualité de vie quotidienne. Ils sont entre 78% et 98% des interviewés à considérer la sécurisation des passages piétons comme un élément constitutif de la qualité de vie au quotidien.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

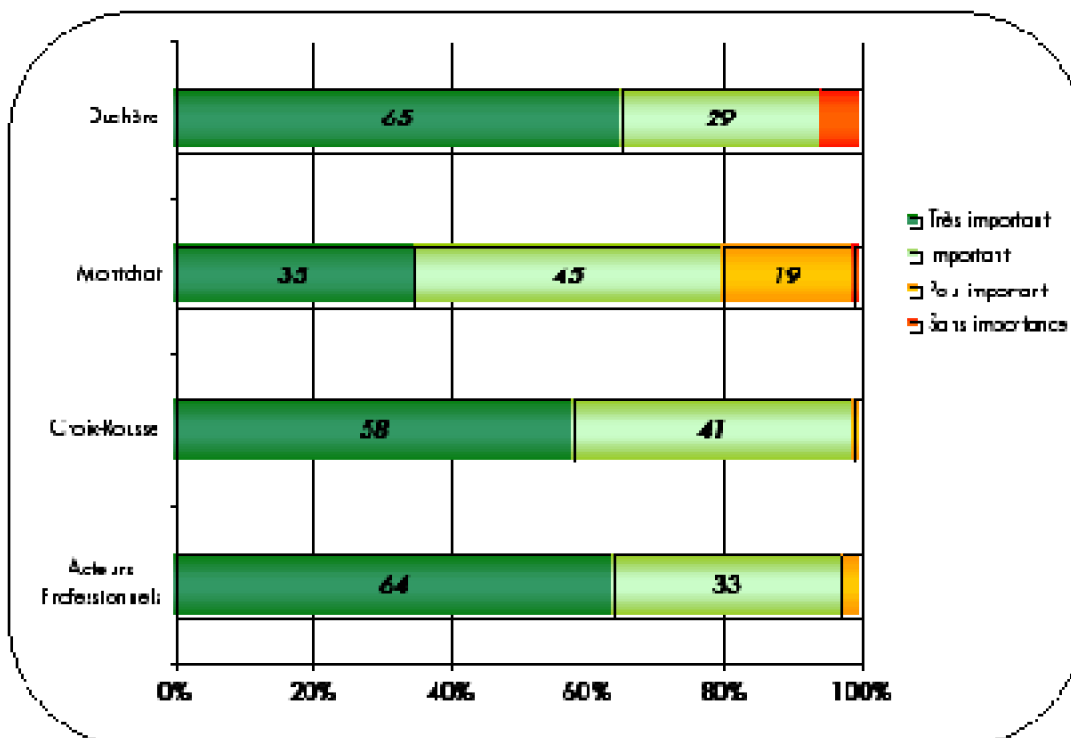
Graphique III.25. Précisez le degré d'importance de la proximité de la sécurité des passages piétons pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'analyse critériologique met en lumière le caractère essentiel de la sécurité des piétons. Ce paramètre bénéficie d'un consensus dont la preuve est évidente puisqu'une majorité des répondants (51% des habitants de Centre Croix-Rousse et 61% des acteurs professionnels), voire une très large majorité d'entre eux (72% des habitants de

Montchat-Chambovet et 82% des interrogés du Plateau de la Duchère) considèrent la sécurité du piéton comme un critère très important pour la qualité de vie quotidienne. À cette ratification collective s'ajoute la part des interviewés qui alloue à cette sécurité des passages piéton une importance plus relative (27% pour les habitants de Centre Croix-Rousse et les acteurs professionnels, 23% des habitants de Montchat-Chambovet et 16% des habitants du Plateau de la Duchère), ce qui place ce critère à des records de cumul d'importance (98% pour le Plateau de la Duchère, 95% pour Montchat-Chambovet, 88% pour les acteurs professionnels et 78% pour Centre Croix-Rousse).

En terme de localisation, l'analyse des résultats d'enquête démontre l'importance donnée à la proximité des services et des commerces ainsi qu'à la proximité des espaces verts et de loisirs quant à l'appréciation de la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

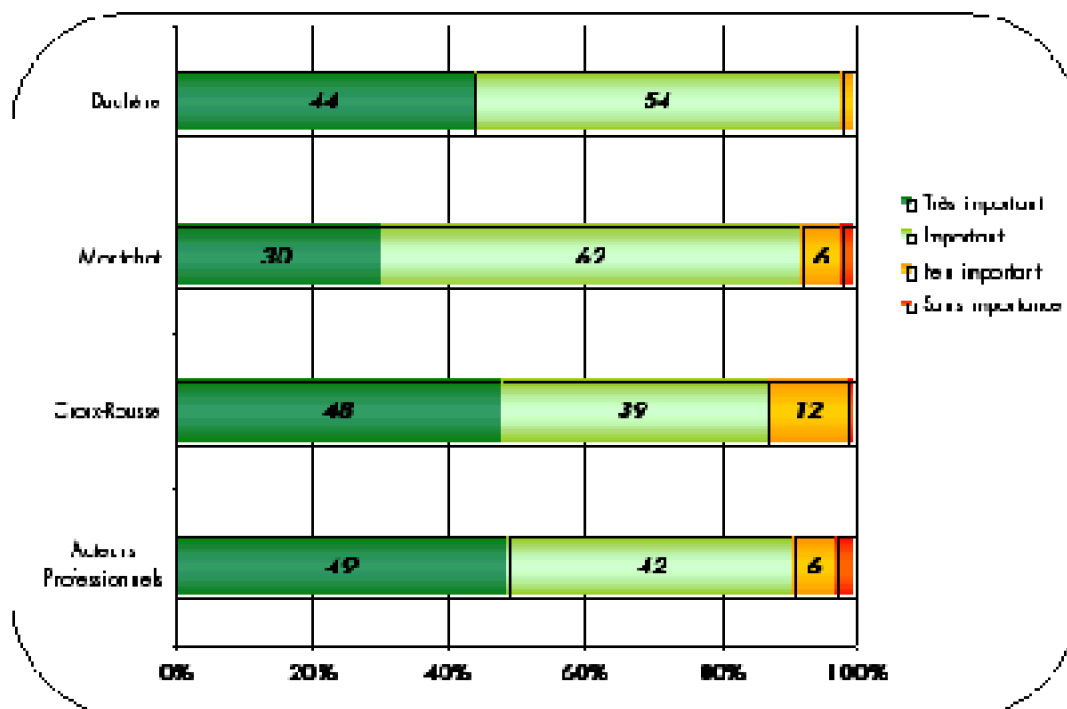
Graphique III.26. Précisez le degré d'importance de la proximité des services et des commerces pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le **graphique III.26.**, l'appréciation de la qualité de vie quotidienne est étroitement liée à la proximité des services et des commerces. Pour la quasi-totalité des habitants de Centre Croix-Rousse (99% des répondants), cette proximité est très importante ou importante pour la qualité du quotidien. Cette opinion est très largement partagée par l'ensemble des interviewés. 97% des acteurs professionnels, 94% des habitants du Plateau de la Duchère et 80% des interrogés de Montchat-Chambovet attribuent également une importance considérable à cette disponibilité commerciale.

Le graphique suivant indique qu'il en est de même pour la proximité des espaces

verts et de loisirs. Une très large majorité des interviewés associe cette proximité à la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.27. Précisez le degré d'importance de la proximité des espaces verts et de loisirs pour la qualité de vie quotidienne :

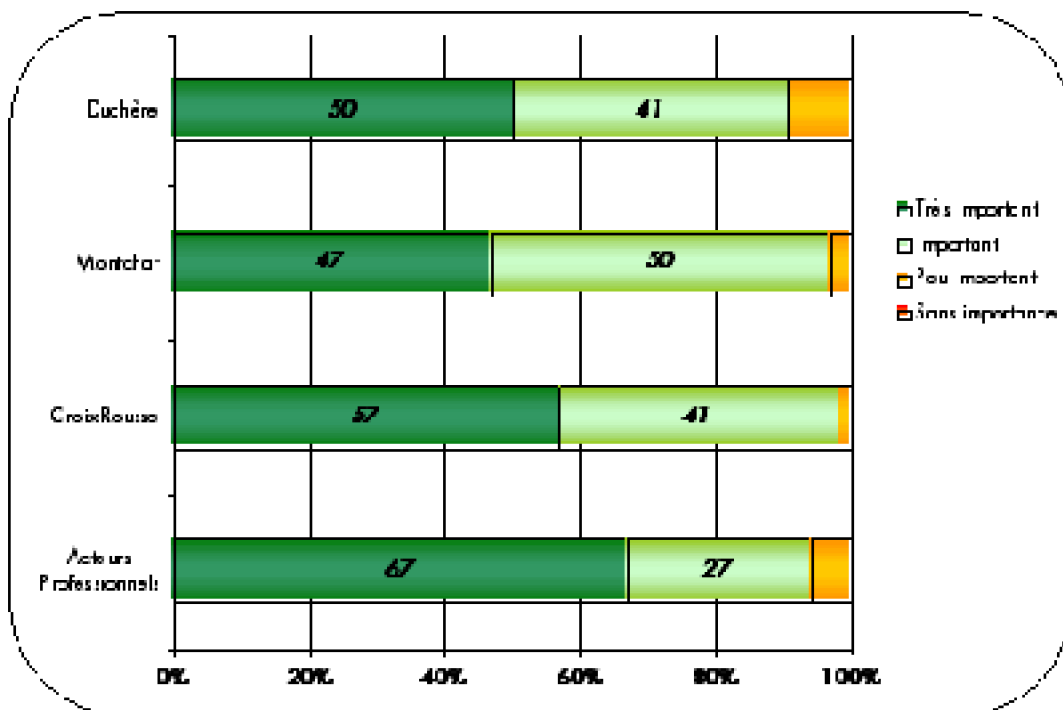
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'incidence directe de la proximité des espaces verts et de loisirs sur la qualité du quotidien reflète un consensus partagé : 98% des habitants du Plateau de la Duchère, 92% des résidents de Montchat-Chambovet, 91% des acteurs professionnels ainsi que 87% des interrogés du Centre Croix-Rousse considèrent que cette proximité participe à l'agrément du quotidien (cumul des réponses « très important » et « important »). Compte tenu du degré d'importance alloué à ces deux thèmes, il convient à présent de les détailler davantage.

### 1.3. Les commerces et les services

L'enquête a montré l'existence d'un lien subjectif très fort entre les commerces et les services et la qualité de vie quotidienne. Le questionnaire se propose ainsi d'approfondir cette thématique pour en connaître précisément les composantes et leurs incidences sur la vie quotidienne des habitants. Pour préciser l'objet du questionnement et faciliter la compréhension de cette problématique, nous avons décomposé le thème général du commerce en cinq spécificités et proposé aux interrogés, sous forme de question fermée, de se prononcer sur leur degré d'importance pour la qualité du quotidien. Les résultats d'enquête font alors état d'un véritable consensus quant aux représentations des différents acteurs interrogés.

Nous avons dans un premier temps demandé aux acteurs professionnels et aux différents habitants de préciser le degré d'importance qu'ils allouent à la présence de commerces d'alimentation de détail pour la qualité de vie quotidienne. Nous avons décliné l'alimentation de détail à travers la présence de commerces alimentaires de consommation courante et quotidienne comme les boulangeries, boucheries, charcuteries, primeurs, fromagers, poissonniers,... Les réponses obtenues sont éloquentes.



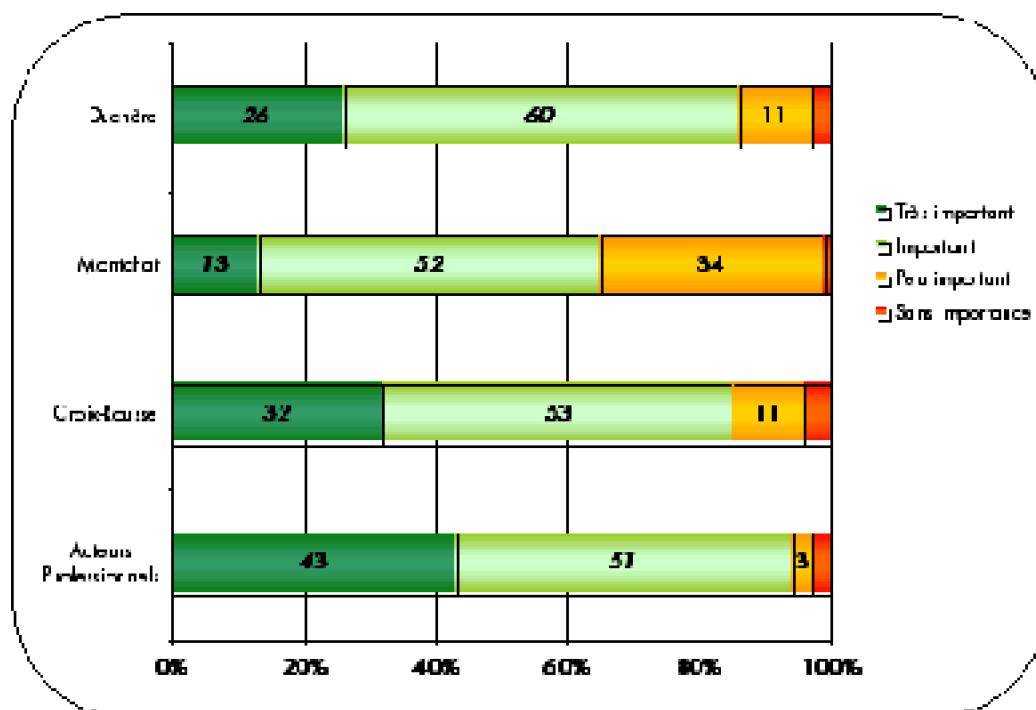
© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.28. Précisez le degré d'importance de la présence de commerces d'alimentation de détail pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le graphique ci-dessus illustre le poids considérable et univoque des commerces d'alimentation de détail pour la qualité du quotidien. En effet, 98% des habitants de Centre Croix-Rousse, 97% des interrogés de Montchat-Chambovet, 94% des acteurs professionnels et 91% des résidents du Plateau de la Duchère allouent une importance considérable (cumul des réponses « *très important* » et « *important* ») à la présence de ces commerces alimentaires de consommation courante en lien avec les pratiques quotidiennes.

Cette perception s'étend de manière plus relative aux commerces d'alimentation générale comme les épiceries, les supérettes, les supermarchés. Les hypermarchés ont volontairement été exclus du questionnement dans la mesure où les phases qualitatives ont démontré que ces établissements répondent à des logiques et des pratiques différentes et ne s'inscrivent donc pas dans les mêmes processus perceptuels.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

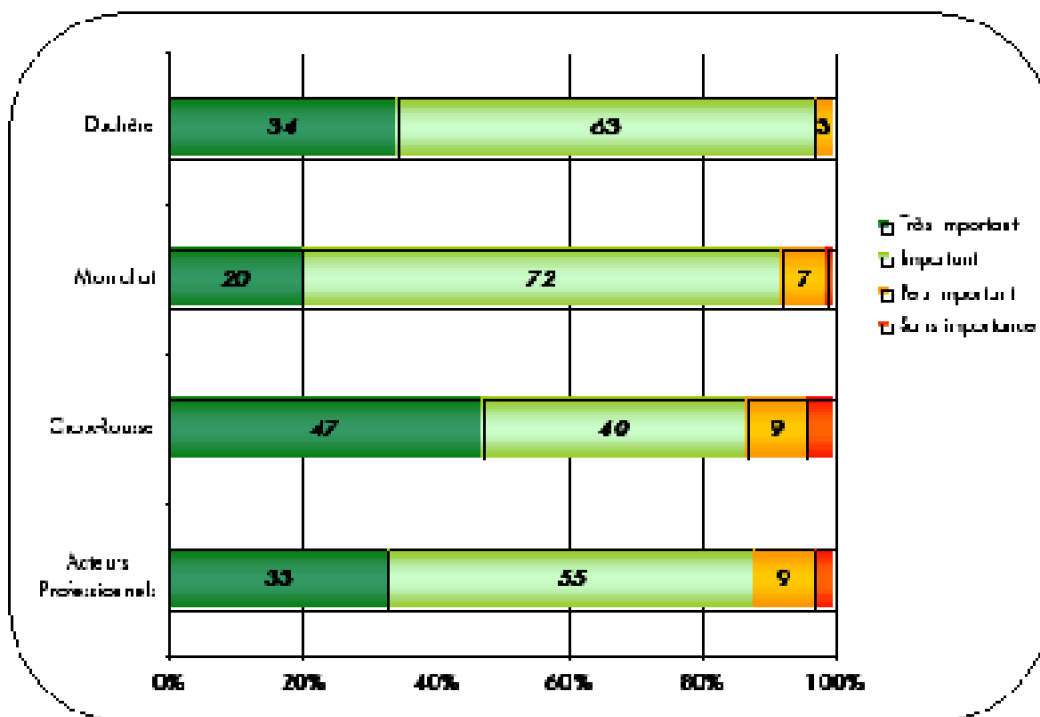
Graphique III.29. Précisez le degré d'importance de la présence de commerces d'alimentation générale pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les réponses concernant les commerces d'alimentation non spécialisés sont certes moins unanimes que pour les commerces d'alimentation de détail mais elles rendent néanmoins compte de représentations consensuelles. 94% des acteurs professionnels, 86% des habitants du Plateau de la Duchère, 85% des résidents de Centre Croix-Rousse (32% d'entre eux pensent néanmoins que cette présence est très importante) mais seulement 65% des interviewés de Montchat-Chambovet considèrent que les commerces d'alimentation générale ont un degré d'importance considérable pour la qualité de vie au quotidien.

Les perceptions citadines convergent encore davantage lorsqu'il s'agit du lien entre les commerces et les services non alimentaires et la qualité de vie quotidienne. Nous avons ainsi questionné les interviewés sur l'impact de la présence de divers commerces et services (buraliste, poste, banque, pharmacie, médecin, laboratoire d'analyses médicales, coiffeur,...) sur la qualité et l'agrément du quotidien.





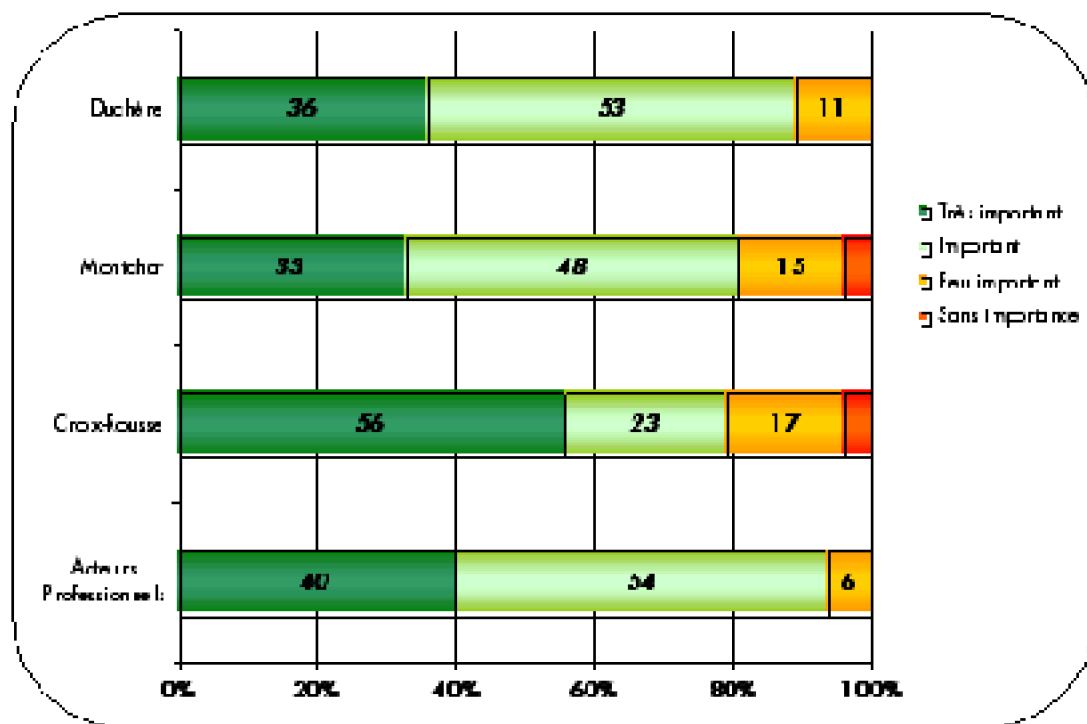
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.30. Précisez le degré d'importance de la présence de commerces et services non alimentaires pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les réponses obtenues concourent à une vision largement partagée de la qualité de vie quotidienne : 97% des habitants du Plateau de la Duchère, 92% des résidents de Montchat-Chambovet, 88% des acteurs professionnels et 87% des habitants de Centre Croix-Rousse s'accordent à penser que cette présence est très importante ou importante pour la qualité de vie quotidienne.

Les marchés alimentaires sont également perçus comme des éléments contributifs de la qualité de vie quotidienne. Il semble ainsi que leur présence au sein des quartiers d'habitation participe considérablement à l'agrément du quotidien.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

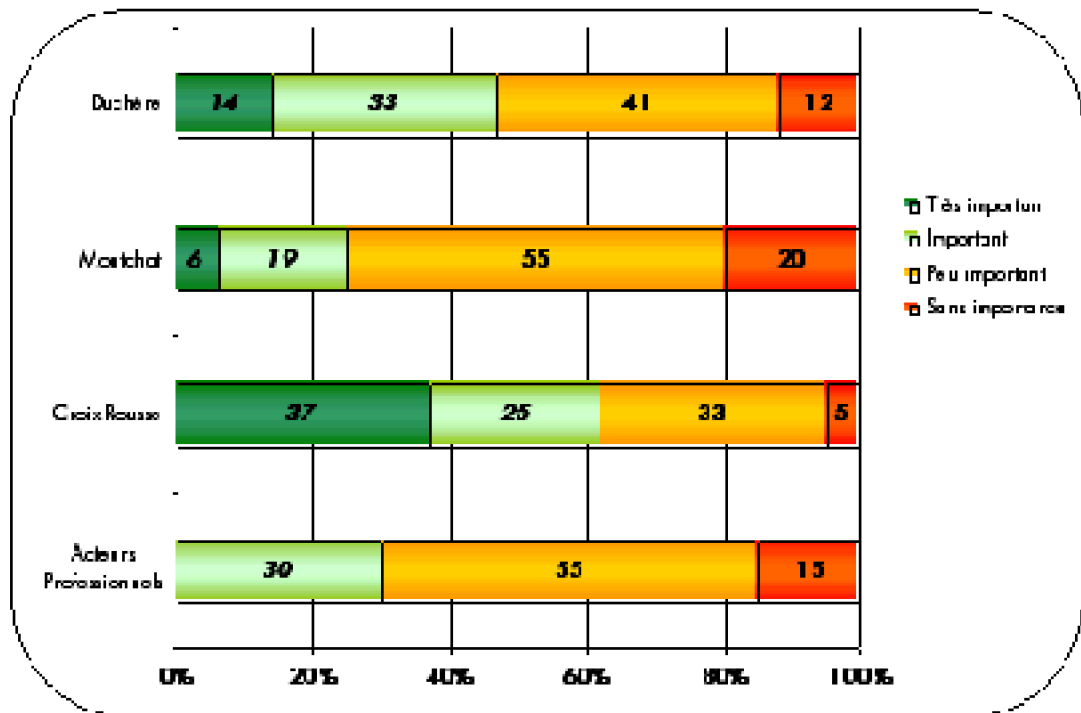
Graphique III.31. Précisez le degré d'importance de la présence de marchés alimentaires pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le degré d'importance des marchés alimentaires fédère l'opinion des interviewés puisque 94% des acteurs professionnels, 89% des habitants du Plateau de la Duchère, 81% des résidents de Montchat-Chambovet et 79% des interrogés de Centre Croix-Rousse leurs octroient une implication considérable dans la qualité de vie quotidienne.

À l'inverse, un certain nombre de commerces n'a pas été jugé nécessaire à la qualité du quotidien. Bien que les perceptions soient moins unanimes, elles reflètent néanmoins une vision partagée de l'appréciation de cette notion.

Dans un premier temps, nous avons cherché à définir l'intensité de la relation entre la qualité de vie quotidienne et les commerces d'équipement de la personne comme les commerces de prêt-à-porter, les magasins de chaussures, les parfumeries, les bijouteries,...



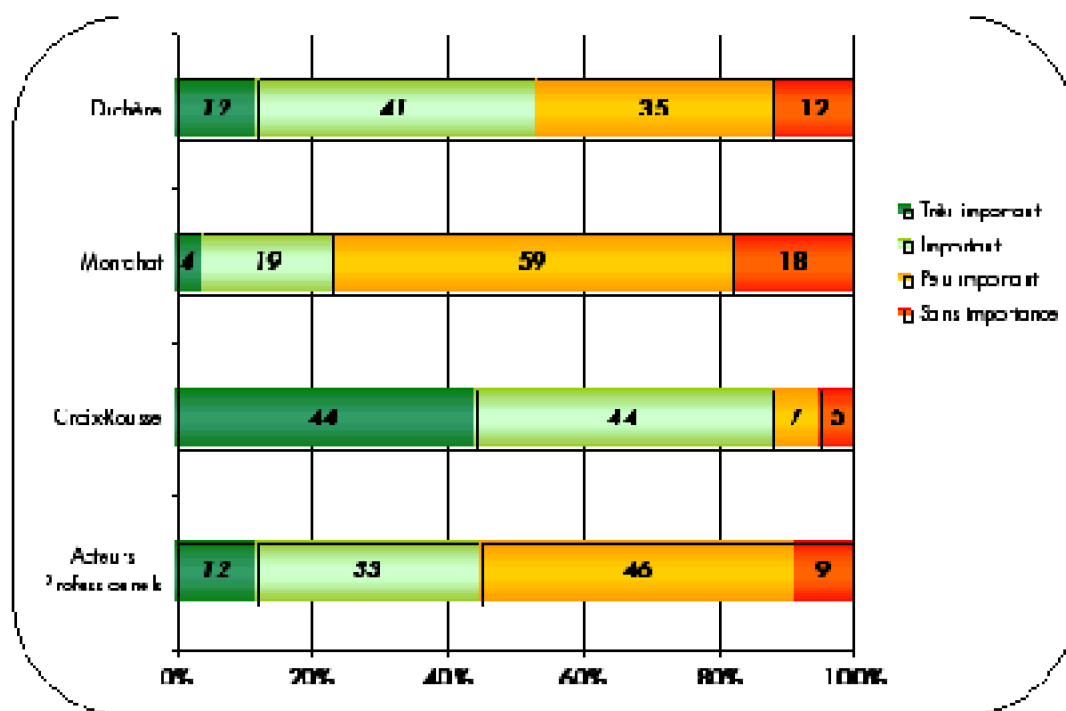
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.32. Précisez le degré d'importance de la présence de commerces d'équipement de la personne pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Une grande majorité des répondants évoque ainsi le rôle limité des commerces liés à l'équipement de la personne pour la qualité de vie quotidienne. 75% des habitants de Montchat-Chambovet, 70% des acteurs professionnels et plus modestement 53% des habitants du Plateau de la Duchère jugent la présence de ces commerces spécifiques comme peu importante voire sans importance pour l'agrément du quotidien. Les habitants du quartier Centre Croix-Rousse ont, quant à eux, des perceptions moins tranchées. Les réponses formulées restent au contraire très équilibrées et font donc état de points de vue particulièrement disparates. En effet, 37% des interrogés de ce quartier donnent à ces commerces une très grande importance, 25% les considèrent importants et 33% comme peu importants. Cette relative équipartition témoigne de la difficulté d'obtenir une perception univoque.

Dans un second temps, il en est de même pour les commerces liés aux loisirs comme les bars, les restaurants, les cinémas,... Bien que la perception consensuelle s'étiole, la présence de ces commerces ne semble pas directement liée à l'agrément du quotidien.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.33. Précisez le degré d'importance de la présence de commerces liés aux loisirs pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le regard porté sur ces commerces spécifiques liés aux activités et aux loisirs, bien que symptomatique d'un retrait du degré d'importance, offre une relative diversité des perceptions. En effet, les habitants de Montchat-Chambovet témoignent d'un accord avéré puisque 77% d'entre eux pensent que ces commerces ne sont pas essentiels à la qualité de vie quotidienne (59% les jugent peu importants et 18% sans importance). En situation plus intermédiaire, 55% des acteurs professionnels et 47% des habitants du Plateau de la Duchère partagent néanmoins cette perception de condition non nécessaire. Comme précédemment, les habitants du quartier Centre Croix-Rousse se caractérisent par un positionnement plus modéré puisque 44% d'entre eux jugent respectivement cette présence très importante et importante alors que 12% relativisent leur incidence sur la qualité du quotidien (cumul des réponses « *peu important* » et « *sans importance* »).

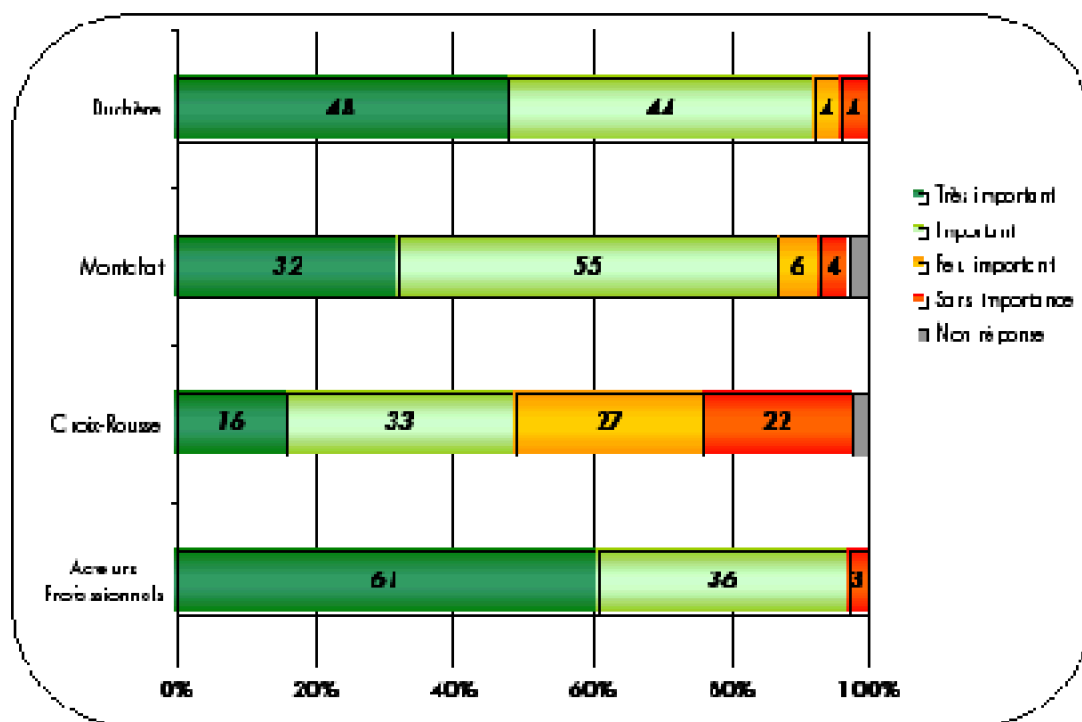
La préoccupation marquée pour les commerces spécifiques des habitants du quartier Centre Croix-Rousse semble davantage être liée aux qualités intrinsèques du territoire qu'aux caractéristiques sociodémographiques des résidents. Ce quartier bénéficie en effet d'une densité commerciale exceptionnelle de 53 établissements commerciaux pour 1000 habitants contre une densité moyenne de 19 établissements pour 1000 habitants pour l'ensemble de la ville de Lyon. Cette potentialité spécifique, en offrant un cadre de vie particulièrement riche et diversifié, semble agir sur l'opinion des habitants et la nature de leur perception de la qualité de vie quotidienne. Cette relative particularité ne remet

cependant pas en cause le caractère transversal des regards portés sur l'ensemble des commerces et des services ainsi que sur la perception de leur incidence positive ou négative sur l'appréciation de la qualité de vie au quotidien.

#### **1.4. Les équipements publics**

Le regard porté sur les équipements publics et leurs poids dans l'évaluation de la qualité de vie quotidienne sont difficilement appréhendables. C'est pourquoi nous avons pris soin dans le questionnaire proposé à l'ensemble des interviewés d'évoquer, sous forme de question fermée, le degré d'importance des différents types d'équipements publics. Les résultats d'enquête font ainsi état de représentations peu consensuelles. Tour à tour structurants et dissociés, les équipements publics semblent avoir un lien antinomique avec la qualité de vie. Cette contradiction s'explique par la nature même de la problématique et du questionnement. S'interroger sur la qualité de vie quotidienne, c'est investir le tissu intra-urbain et considérer le territoire en termes de proximité, d'espace restreint, d'accessibilité immédiate, de pratiques usuelles et de besoins quotidiens. Les équipements publics ne semblent pas répondre à ces logiques de proximité et correspondent à une vision de rayonnement plus large. Ils s'inscrivent ainsi dans une organisation territoriale plus globale et répondent davantage à des besoins d'agglomération. Ils sont principalement associés aux qualités nécessaires d'une ville plutôt qu'aux potentialités des bassins de vie ou des quartiers d'habitation.

Un nombre réduit d'équipements échappe pourtant à cette règle en répondant à une exigence de proximité dont dépend la qualité de vie quotidienne. Les équipements scolaires sont ainsi les seuls à fédérer l'opinion du plus grand nombre. Ils semblent par conséquent être les rares équipements à jouer un rôle sur l'appréciation de la qualité de vie quotidienne. Il convient néanmoins de noter que le regard porté sur ces équipements diffère en fonction du type d'établissement. Qu'il s'agisse d'établissements pré-élémentaires, élémentaires, d'établissements d'enseignement du second degré ou d'enseignement supérieur, les équipements scolaires ne sont pas tous perçus de manière identique.



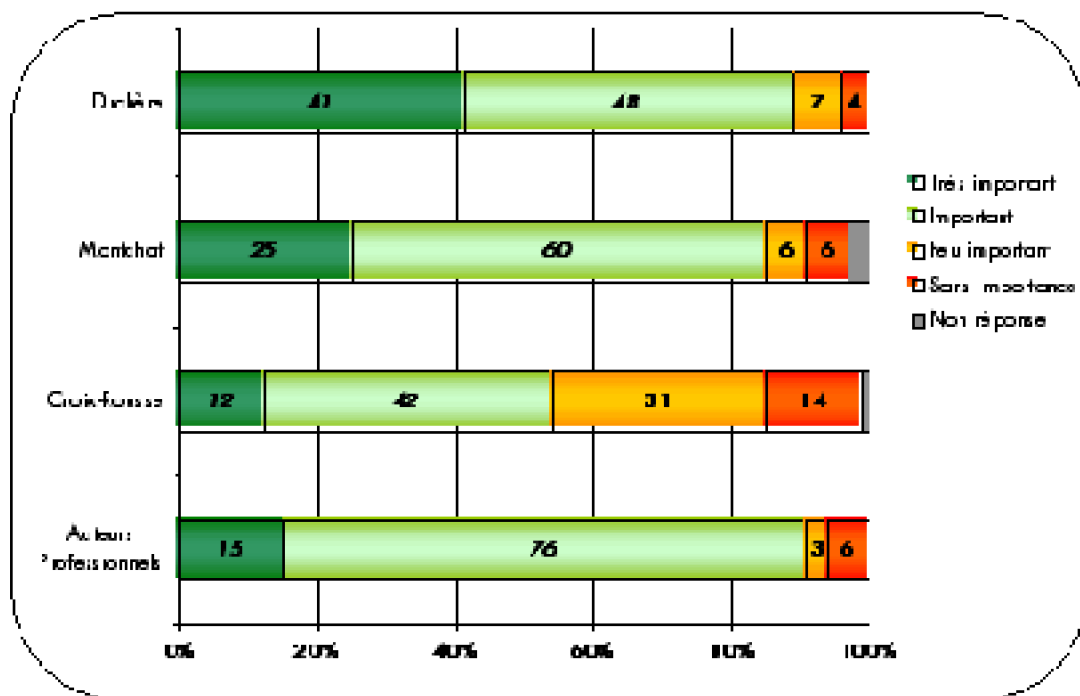
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.34. Précisez le degré d'importance de la présence d'écoles maternelles et primaires pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Une très large majorité des répondants considère ainsi que la présence des écoles maternelles et primaires au sein des quartiers d'habitation participe grandement à la qualité de vie quotidienne. 97% des acteurs professionnels, 92% des habitants du Plateau de la Duchère et 87% des résidents de Montchat-Chambovet s'accordent à juger la proximité de ces établissements scolaires comme très importante ou importante pour la qualité du quotidien. La perception des habitants de Centre Croix-Rousse est plus composite puisque seule la moitié d'entre eux pense que la qualité de vie quotidienne dépend de la présence de ces établissements d'enseignement pré-élémentaire ou élémentaire. Ces établissements restent néanmoins étroitement liés à la notion de proximité dont semble dépendre la qualité et l'agrément des pratiques et des accompagnements scolaires.

Le constat reste identique en ce qui concerne les établissements d'enseignement du second degré. La présence des collèges et des lycées est ainsi jugée contributive à la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004

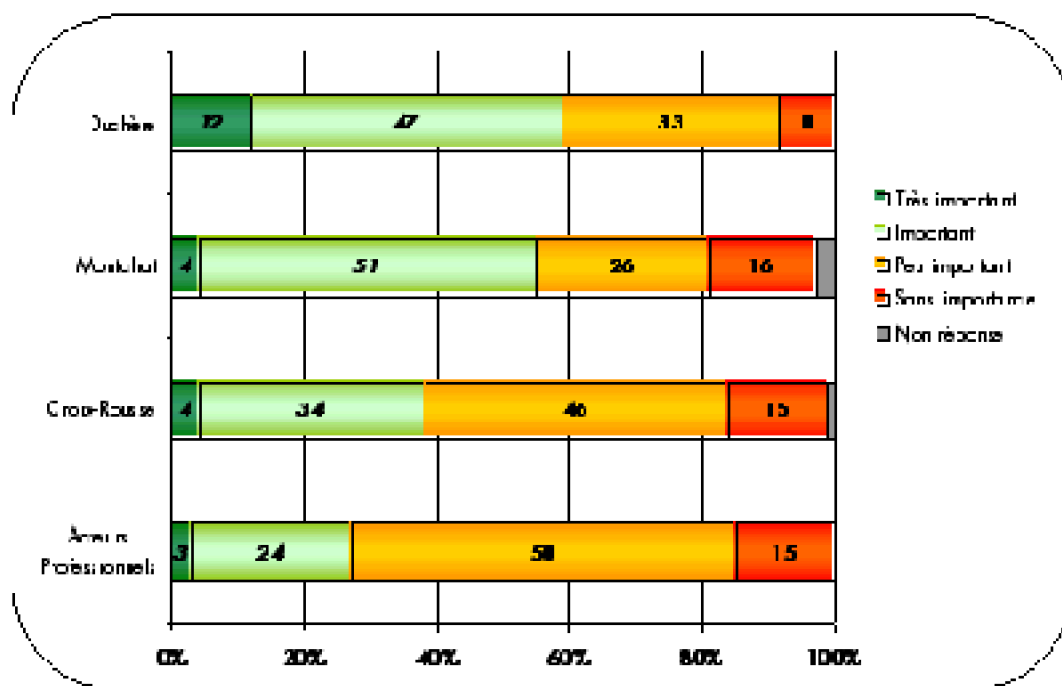
Graphique III.35. Précisez le degré d'importance de la présence de collèges et lycées pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le consensus est dans ce cas plus étendu dans la mesure où 91% des acteurs professionnels, 89% des habitants du Plateau de la Duchère, 85% des interviewés de Montchat-Chambovet et 54% des résidents de Centre Croix-Rousse considèrent que la présence des collèges et des lycées participe à l'agrément du quotidien.

Globalement, les acteurs professionnels, les interviewés des quartiers du Plateau de la Duchère et de Montchat-Chambovet témoignent d'une perception engagée à l'égard des établissements scolaires en leur attribuant un rôle fondateur pour la qualité de vie au quotidien. Les habitants de Centre Croix-Rousse sont quant à eux plus réservés dans cette implication.

À l'inverse, les établissements d'enseignement supérieur n'ont pas été jugés nécessaires à la qualité de vie quotidienne. Leur rôle dans l'agrément et la qualité du quotidien a été jugé accessoire.



© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.36. Précisez le degré d'importance de la présence d'universités et d'écoles supérieures pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le **graphique III.36.**, une part considérable des répondants indique que la présence d'universités ou d'écoles d'enseignement supérieur ne contribue pas en soi à l'amélioration de la qualité du quotidien. 73% des acteurs professionnels, 61% des habitants de Centre Croix-Rousse, 42% des interrogés de Montchat-Chambovet et 41% des résidents du Plateau de la Duchère relativisent leur incidence en leur attribuant une importance toute relative pour la qualité de vie quotidienne.

Compte tenu de la nature hétérogène voire contradictoire des résultats d'enquête concernant la participation des autres équipements publics à la qualité du quotidien, une analyse ultérieure développera la perception différenciée des liens qu'ils entretiennent avec la notion de qualité de vie quotidienne.

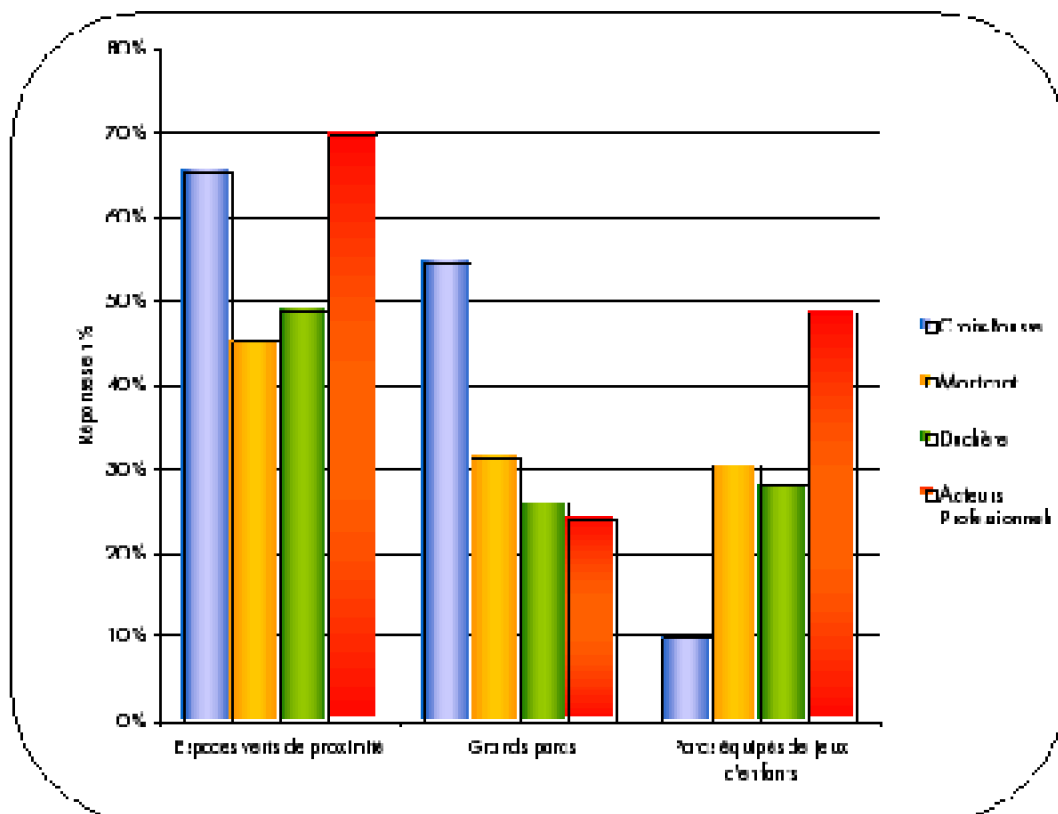
### 1.5. Les espaces publics

L'enquête a ensuite cherché à identifier les espaces publics jugés nécessaires à la qualité de vie quotidienne. Pour ce faire, nous avons interrogé l'ensemble des interviewés pour connaître les trois types d'espaces publics qu'il convient de développer au sein des quartiers d'habitation pour améliorer la qualité de vie quotidienne. La question formulée de manière ouverte permet la proposition spontanée des réponses. Les résultats obtenus ont ensuite été regroupés en six types d'espaces publics (espaces verts de proximité, grands parcs, parcs équipés de jeux d'enfants, places publiques, rues piétonnes, lieux et itinéraires de promenade). Cet exercice identifie précisément l'ensemble des critères jugé



nécessaire à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne ainsi que leur hiérarchisation par ordre de préférence.

L'analyse de ces résultats d'enquête permet de comprendre que la qualité de vie au quotidien est largement liée à la présence de trois types d'espaces publics. Comme le montre le graphique suivant, les espaces verts de proximité et les parcs équipés de jeux d'enfants qui répondent à des logiques d'usages et de pratiques de proximité symbolisent les espaces publics majeurs de la qualité et de l'agrément du quotidien. Ces résultats viennent ainsi confirmer les éléments de réponses identifiés lors du questionnement sur la localisation résidentielle où la proximité des espaces verts et de loisirs s'est imposée comme un critère discriminant pour la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.37. Les trois principaux espaces publics jugés nécessaires à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne :

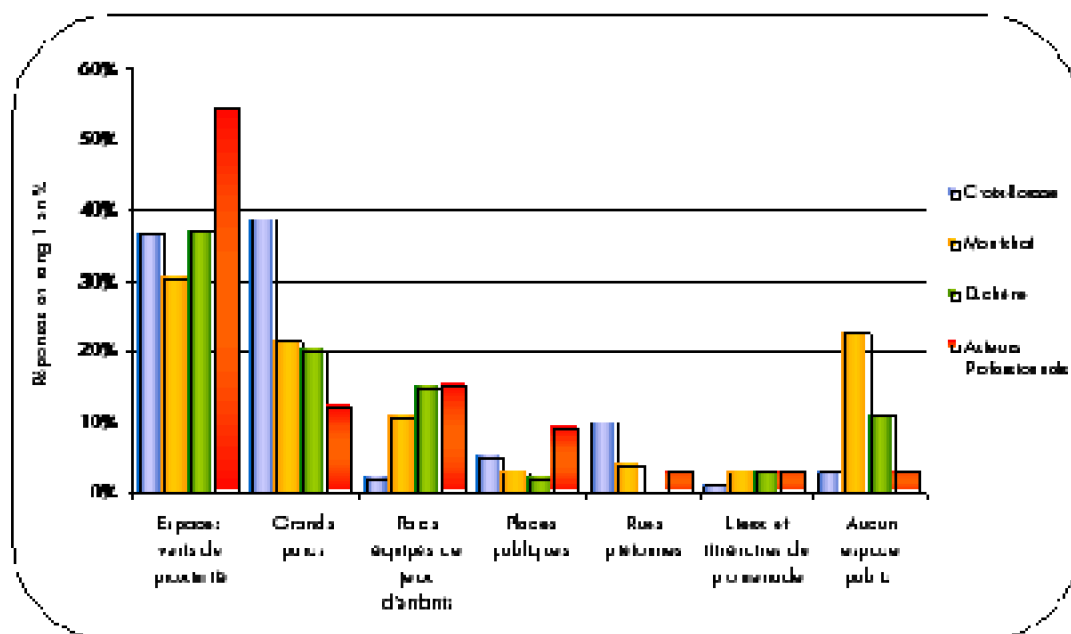
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Globalement, plus de 75% des interviewés considèrent que ces espaces de jeux, de loisirs et de détente améliorent considérablement le quotidien. Sans ordre de préférence, 70% des acteurs professionnels nomment les espaces verts de proximité comme l'espace public nécessaire à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Le second élément de réponse, cité par 48% d'entre eux, identifie les parcs équipés de jeux d'enfants. Cette perception du lien entre espaces verts et qualité de vie est largement consensuelle puisque la présence d'espaces verts de proximité est évoquée par 65% des habitants de

Centre Croix-Rousse et les parcs équipés de jeux d'enfants par 10% d'entre eux. Pour les habitants du Plateau de la Duchère, près de la moitié des répondants rappellent la nécessité des espaces verts de proximité et 28% d'entre eux désignent les ludoparcs. Les habitants de Montchat-Chambovet partagent cette perception : 45% des interrogés évoquent spontanément les espaces verts de proximité et 30% d'entre eux désignent les parcs de jeux d'enfants pour envisager l'amélioration de la qualité de vie quotidienne.

Le second espace public naturellement perçu comme pouvant participer à l'amélioration de la qualité du quotidien répond à des cohérences territoriales et des exigences usuelles différentes. Les grands parcs, largement cités par les interviewés, correspondent en effet à des échelles de territoire élargies et s'inscrivent dans une dimension de pratiques moins habituelles. Nous quittons la sphère de la proximité et de la quotidienneté pour entrer davantage dans des logiques d'agglomération. Il s'agit néanmoins de préciser la particularité du territoire lyonnais qui compte en son sein plusieurs grands parcs urbains d'agglomération. Le caractère exceptionnel de ces dispositions peut, à cet égard, influencer sur les représentations sociales et établir par conséquent un lien relativement direct entre la qualité de vie quotidienne et la présence de ces grands parcs. Plus de la moitié des habitants de Centre Croix-Rousse, 31% des interviewés de Montchat-Chambovet, 26% des résidents du Plateau de la Duchère et 24% des acteurs professionnels associent l'amélioration de la qualité de vie quotidienne à la présence de grands parcs urbains.

En cherchant à approfondir la nature de ces résultats, il apparaît clairement que ces perceptions s'imposent comme des priorités pour la qualité du quotidien. Les éléments de réponses qui se dégagent globalement de l'enquête correspondent en effet à des considérations majeures largement citées au premier rang d'importance.



© BARBARINO-SALINIER Natalia, 2004.

Graphique III.38. Principaux espaces publics cités au premier rang d'importance :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La présence des espaces verts de proximité est ainsi évoquée au premier rang des préférences par plus de la moitié des professionnels (55%), par respectivement 37% des habitants des quartiers de Centre Croix-Rousse et du Plateau de la Duchère ainsi que par 30% des résidents de Montchat-Chambovet. Les grands parcs s'imposent comme une préférence de premier rang pour 39% des habitants de Centre Croix-Rousse, 22% des interviewés de Montchat-Chambovet, 20% des résidents du Plateau de la Duchère et 12% des acteurs professionnels. Les ludoparcs sont plus modestement placés au premier rang mais concernent néanmoins respectivement 15% des professionnels et des habitants du Plateau de la Duchère, 11% des résidents de Montchat-Chambovet mais seulement 2% des interrogés de Centre Croix-Rousse. Il convient enfin de préciser que pour 23% des habitants de Montchat-Chambovet et 11% des interrogés du Plateau de la Duchère aucun espace public n'est envisagé pour améliorer la qualité de vie quotidienne. Cette relative indifférence semble davantage être liée aux potentialités des quartiers qu'à un véritable déni de l'importance des espaces publics : le quartier de Montchat-Chambovet doit effectivement son nom à la présence du parc Chambovet et le quartier de Plateau de la Duchère compte en son sein plusieurs espaces verts.

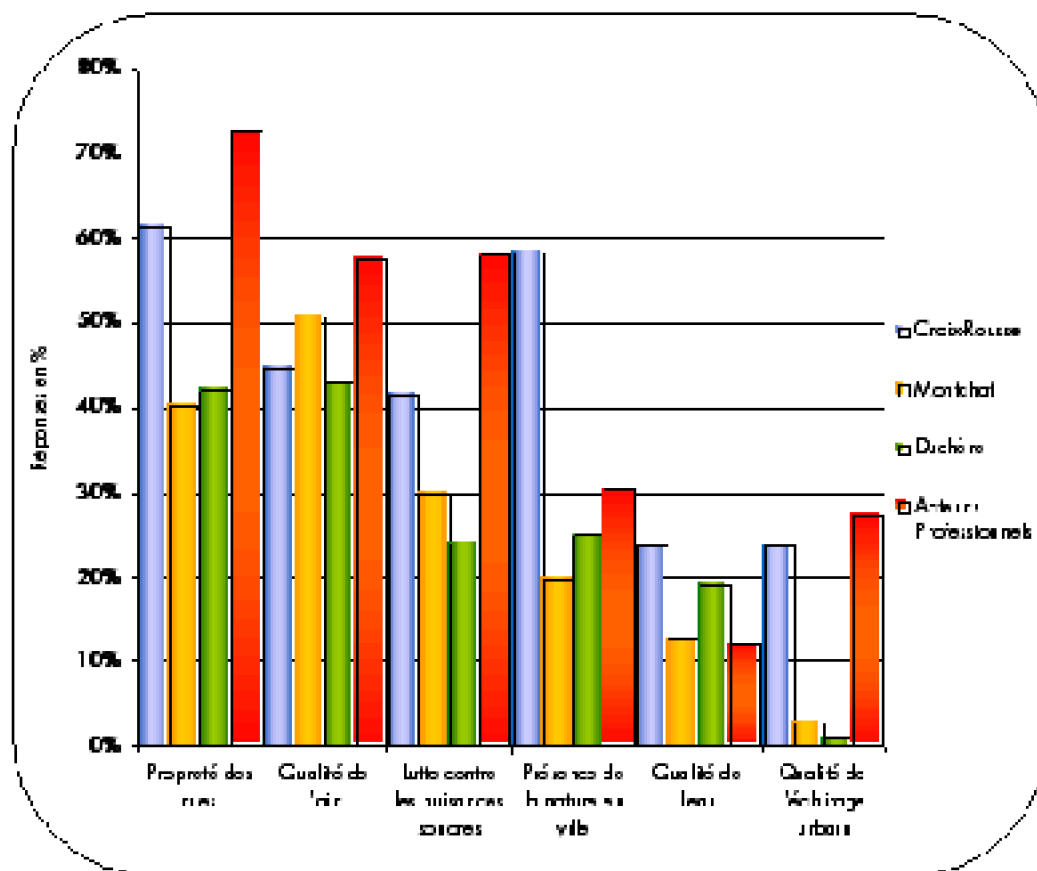
Globalement ces premiers résultats permettent de déterminer les espaces publics subjectivement et consensuellement perçus comme pouvant améliorer la qualité de vie quotidienne. L'accord qui règne sur l'identification de ces trois espaces spécifiques occulte cependant des disparités perceptuelles concernant des sensibilités caractéristiques qui seront développées ultérieurement.

## **1.6. L'environnement**

Comme nous l'avons précédemment évoqué, l'environnement a été identifié comme une priorité intermédiaire pour la qualité de vie quotidienne. Nous avons ainsi cherché à développer ce thème qui semble difficilement saisissable et dont la décomposition est parfois peu univoque. Nous avons par conséquent interrogé les individus sur les trois priorités dans le domaine de l'environnement qui semblent favoriser et améliorer la qualité de vie quotidienne. Les propositions faites aux répondants évoquent tour à tour l'introduction de la nature en ville, la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la lutte contre les nuisances sonores dues à la circulation automobile, la lutte contre les autres nuisances sonores (voisinage, arrêts de bus, circulation piétonne, bars, restaurants, discothèques,...), la propreté des rues, la propreté des façades d'immeuble, la qualité du mobilier urbain et la qualité de l'éclairage public.

L'analyse des résultats d'enquête permet d'identifier subjectivement trois priorités environnementales majeures pour la qualité de vie quotidienne. La qualité environnementale participe directement à la qualité du quotidien. Trois préoccupations substantielles sont ainsi partagées par l'ensemble des interviewés qu'ils soient professionnels ou habitants. D'un groupe à l'autre, l'ordre des réponses proposées varie mais sans jamais compromettre l'accord qui règne sur les trois critères environnementaux perçus comme contributifs à la qualité de vie quotidienne. Comme le montre le graphique suivant, la propreté au même titre que la lutte contre les nuisances sonores issues de la

circulation automobile et la qualité de l'air s'imposent comme des priorités exigibles pour la qualité de vie au quotidien.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.39. Principales priorités dans le domaine de l'environnement qui semblent favoriser et améliorer la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les acteurs professionnels identifient trois thèmes essentiels pour favoriser et améliorer la qualité de vie quotidienne. 73% des professionnels évoquent ainsi la propreté des rues comme un critère déterminant pour l'agrément du quotidien. Deux éléments s'imposent ensuite pour respectivement 58% des répondants. Il s'agit de la qualité de l'air et de la lutte contre les nuisances sonores issues de la circulation automobile. Les autres critères environnementaux identifiés sont alors plus marginaux et ne fédèrent au maximum que 30% des interviewés.

Cette concordance perceptuelle se retrouve dans les réponses citadines. Pour les habitants de Centre Croix-Rousse, quatre éléments semblent favoriser et améliorer la qualité du quotidien. La propreté des rues s'impose pour 61% des habitants comme un critère déterminant pour la qualité de vie quotidienne. L'introduction de la nature en ville par le biais par la présence de grands espaces naturels favorise, pour 58% des répondants la qualité de vie. Deux éléments s'imposent ensuite. Il s'agit de la qualité de l'air citée par 45% des habitants et de la lutte contre les nuisances sonores automobiles

évoquées par 42% des répondants. Compte tenu de la répartition des ordres d'importance, il convient de préciser que la propreté des rues s'impose par sa stabilité et sa récurrence quel que soit l'ordre d'importance (22% en R1, 19% en R2 et 20% en R3) alors que la qualité de l'air est spontanément citée en première réponse (26% en R1, 14% en R2 et 5% en R3). La place de la nature apparaît en premier et troisième rang d'importance (35% en R1, 6% en R2 et 17% en R3). La lutte contre les nuisances sonores est quant à elle une réponse de deuxième rang (10% en R1, 26% en R2 et 6% en R3).

Pour les habitants de Montchat-Chambovet, deux éléments semblent particulièrement privilégier et améliorer la qualité de vie quotidienne. La qualité de l'air, pour 51% des interviewés et la propreté des rues, pour 40% d'entre eux, sont des priorités déterminantes pour la qualité et l'agrément de la vie quotidienne. Il convient également de préciser qu'il s'agit de priorités de premier rang d'importance : 30% des répondants évoquent la qualité de l'air en première réponse, 18% en seconde réponse et 3% en troisième réponse. Il en est de même pour la propreté citée au premier rang d'importance par 23% des habitants, puis par 11% en second rang et 6% en troisième rang d'importance. La lutte contre les nuisances sonores liées à la circulation automobile s'impose ensuite pour 30% des répondants comme une priorité environnementale. Il convient de préciser que cette préoccupation pour la qualité de l'environnement sonore s'impose en tant que priorité de premier et second rang (15% en R1, 11% en R2 et 4% en R3). L'introduction de la nature en ville suggérée par 20% des habitants s'apparente davantage à une priorité plus secondaire.

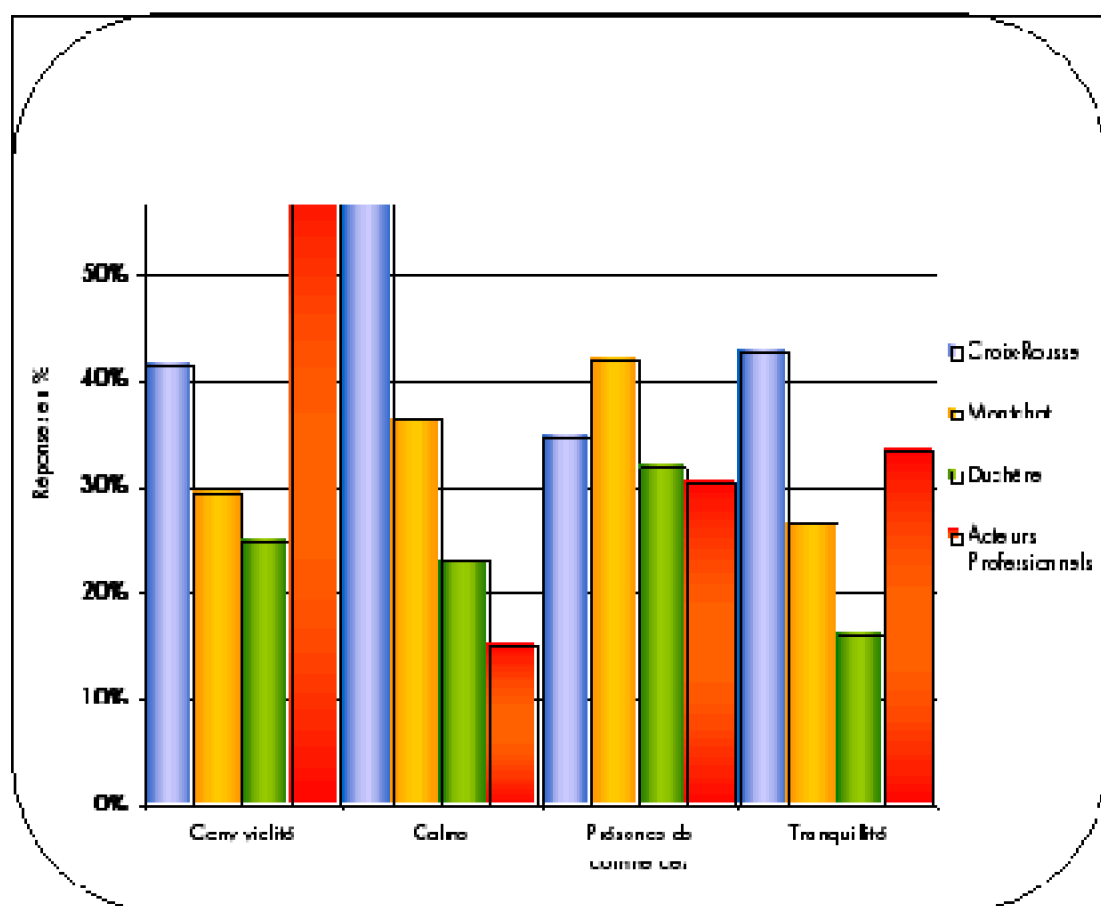
Pour les habitants du Plateau de la Duchère, deux éléments semblent privilégier et améliorer la qualité de vie quotidienne. La qualité de l'air et la propreté des rues sont ainsi des priorités déterminantes pour la qualité de vie partagées par respectivement 42% et 43% des répondants. L'intérêt porté à la fois à la qualité de l'air et à la propreté des rues en fait des préoccupations majeures largement évoquées en premier rang d'importance. La qualité de l'air est ainsi citée par 27% des habitants en R1, 14% en R2 et 2% en R3. De la même manière, la propreté s'impose pour 23% en R1, pour 14% en R2 et pour 5% en R3. La présence de la nature en ville et la lutte contre les nuisances sonores issues de la circulation automobile sont des critères plus secondaires respectivement évoqués par 25% et 24% des habitants. Cette préservation de l'ambiance sonore des quartiers d'habitation s'impose néanmoins comme une priorité de premier rang d'importance puisque 16% des répondants la citent en première réponse. La qualité de l'eau évoquée par 19% des interviewés apparaît comme un élément plus marginal.

Malgré quelques approfondissements spécifiques, l'analyse des perceptions de l'environnement et la recherche des priorités dans ce domaine qui semblent pouvoir favoriser et améliorer la qualité de vie quotidienne présentent des résultats consensuels qui se structurent principalement autour de trois qualités environnementales définies par la propreté des rues, la qualité de l'air et la qualité de l'environnement sonore. Ces paramètres bien que jugés prioritaires pour la pérennité et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne n'ont pu être hiérarchisés entre eux. Ces éléments n'en demeurent pas moins des fondamentaux de la qualité environnementale des espaces quotidiens de vie.

### **1.7. L'ambiance de vie**

Afin d'élargir le champ d'expression des individus interrogés, nous avons enfin jugé nécessaire de rompre avec un questionnement thématique. Pour permettre aux interviewés de s'exprimer de manière plus libre et transversale, nous les avons ainsi questionnés sur les différentes caractéristiques qui permettent de définir un quartier où il fait bon vivre. L'exercice proposé consiste ainsi à identifier les trois qualités nécessaires à un bassin de vie pour être agréable à vivre. Pour ce faire, nous avons évoqué le caractère résidentiel des quartiers, la présence de commerces, la variété des fonctions urbaines, l'animation diurne et nocturne, la spécificité touristique des quartiers, la convivialité, le calme, la beauté architecturale, la diversité sociale et culturelle, la tranquillité,...

L'analyse des réponses obtenues permet d'identifier un nombre réduit de critères consensuels jugés nécessaires au « bon vivre ». Comme l'illustre le graphique suivant, bien que difficilement hiérarchisables entre eux, cette analyse perceptuelle permet néanmoins de déterminer les éléments jugés constitutifs de la qualité de vie quotidienne et partagés par l'ensemble des individus interrogés.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.40. Perception des principales caractéristiques qui définissent un quartier où il fait bon vivre :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La convivialité, le calme, la présence de commerces et la tranquillité semblent définir

un quartier agréable à vivre. La convivialité participe tout d'abord massivement à l'agrément des quartiers d'habitation. En effet, 61% des acteurs professionnels, 42% des habitants de Centre Croix-Rousse, 29% des résidents de Montchat-Chambovet et 25% des répondants du Plateau de la Duchère considèrent que les rapports positifs que peuvent entretenir les habitants d'un même quartier structurent considérablement la vie sociale des individus et par la même participent à l'attrait et l'harmonie des espaces de vie.

Le calme des quartiers est jugé fondamental par 66% des habitants de Centre Croix-Rousse puis plus modestement par 36% des habitants de Montchat-Chambovet, 23% des interviewés du Plateau de la Duchère et 15% des acteurs professionnels. Cette absence d'agitation, de troubles et de bruit participe considérablement à l'agrément et au sentiment de paix jugés caractéristiques des espaces où il fait bon vivre.

Plus constante dans les systèmes de représentation, la présence de commerces s'impose comme une nécessité pour 42% des habitants de Montchat-Chambovet, 35% des interrogés de Centre Croix-Rousse, 32% des résidents du Plateau de la Duchère et 30% des professionnels.

La tranquillité, identifiée par 43% des résidents de Centre Croix-Rousse, 33% des acteurs professionnels, 26% des habitants de Montchat-Chambovet et 16% des interrogés du Plateau de la Duchère, apparaît ensuite comme un élément contributif à la qualité et l'agrément des quartiers.

Au regard de ces éléments de réponse, il apparaît clairement que « l'agrabilité » des espaces de vie, la qualité des ambiances qui les caractérise et le sentiment de bien-être qu'ils peuvent générer dépendent à la fois des fonctionnalités du territoire résidentiel (potentialités commerciales des quartiers), de la qualité environnementale des cadres de vie (qualité de l'environnement acoustique), de la qualité des ambiances urbaines (calme et tranquillité) et des qualités de l'univers social et des relations de voisinage. Il convient également de préciser la différenciation perceptuelle qui caractérise les notions de tranquillité et de calme. La tranquillité semble surtout, dans la perception de ceux qui l'évoquent, liée à l'état de quiétude, de sérénité et de stabilité procuré par le sentiment de sécurité alors que le calme s'apparente davantage à la qualité des ambiances sonores et à l'absence de nuisances sonores.

Cette perception des ambiances de vie et la diversité des caractéristiques qui les définissent témoignent de la complexité des éléments qui participent à l'agrément des espaces de vie, qui façonnent le « *bon vivre* » des quartiers et conditionnent ainsi le sentiment de bien-être des habitants. Cette perception se construit en effet à travers les caractéristiques matérielles de la vie quotidienne, le ressenti des individus et les éléments subjectifs de représentations.

Après avoir identifié l'ensemble des perceptions consensuelles qui structurent la notion de qualité de vie quotidienne, il semble à présent nécessaire de poursuivre notre analyse par la présentation des particularités perceptuelles. Le consensus qui règne visiblement autour des représentations de la qualité de vie au quotidien et des éléments jugés nécessaires à son évaluation ne doivent pas faire oublier les perceptions spécifiques voire les divergences qui peuvent subsister. L'analyse de la discordance

renseigne ainsi considérablement sur les représentations des uns, les attentes des autres et les contradictions d'usages plus prégnantes. Cette approche des spécificités perceptuelles permet alors de compléter et de parfaire l'image de la qualité de vie quotidienne lyonnaise.

## **2. Spécificités et divergence des perceptions de la qualité de vie quotidienne**

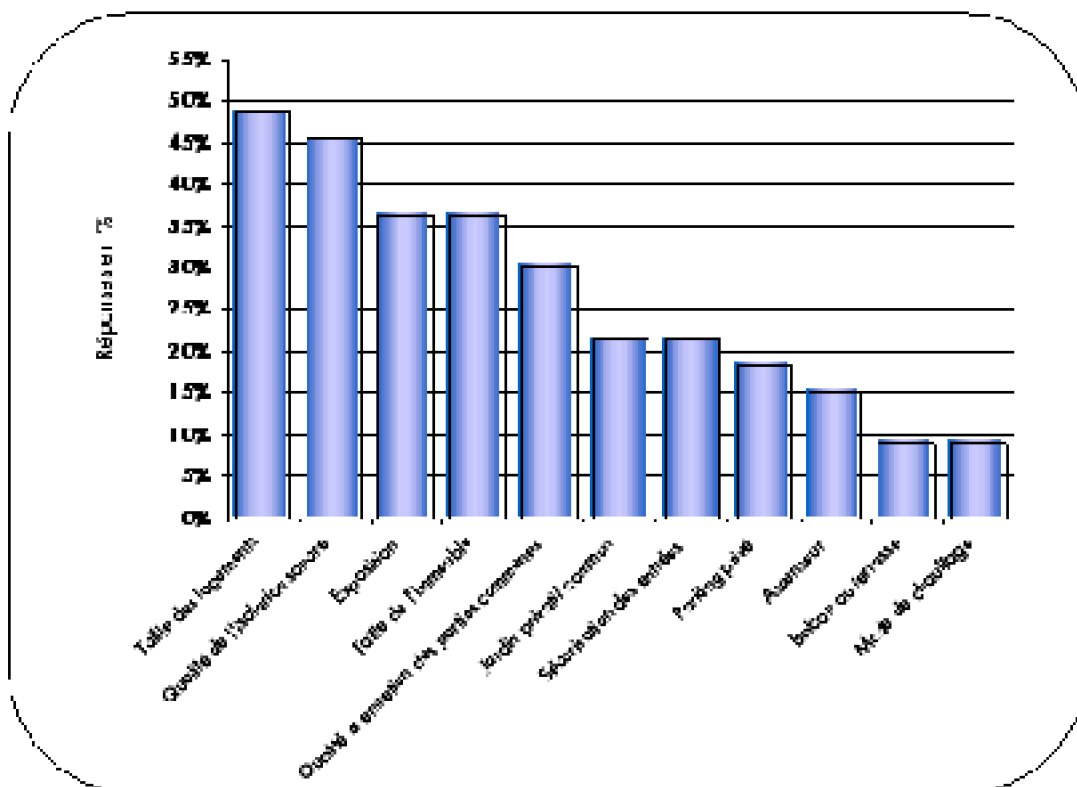
---

L'ensemble des thèmes abordés a permis de mettre en évidence les priorités pour le maintien ou l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Cette enquête de perception qui puise le consensus dans la diversité des points de vue met à notre disposition les éléments jugés nécessaires par le plus grand nombre à l'appréciation et à l'évaluation de la qualité de vie au quotidien. Cette démarche de confrontation des représentations d'individus de natures différentes (acteurs professionnels/habitants et habitants de cadres de vie différenciés) au delà de l'identification d'une image partagée de qualité de vie permet également d'approfondir et de diversifier notre connaissance de cette notion. Bien que cette démarche d'analyse des perceptions spécifiques n'ait pas pour ambition d'être intégrée à l'exercice de mesure de la qualité de vie quotidienne lyonnaise, elle offre néanmoins la possibilité de parfaire notre vision de cette notion en la complétant par des positionnements, des jugements ou des appréciations éclairantes. Il ne s'agit donc pas de tendre uniquement vers l'unification et la fédération des représentations. Loin de nier la complexité de cette notion, il s'agit au contraire d'en restituer toute la diversité à travers le particularisme des perceptions.

### **2.1. Habitat : un domaine approfondi par les acteurs professionnels**

Comme nous l'avons précédemment expliqué, le regard porté sur le thème de l'habitat s'impose par son importance pour la qualité de vie au quotidien. Les qualités du logement et de son environnement immédiat sont des priorités unanimement évoquées. Il convient néanmoins de préciser que les acteurs professionnels interrogés l'évoquent davantage et en parlent mieux. Ils s'expriment en spécialistes et caractérisent la qualité de vie quotidienne à travers des critères techniques à la fois plus détaillés et moins directement appréhendables par l'habitant. La nature des préoccupations n'est pas fondamentalement dissemblable, seulement la manière de les exprimer diffère. Comme le montre le graphique suivant, la perception des acteurs professionnels en matière d'habitat est plus éparse et précise que l'ensemble des habitants interrogés.





© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.41. Perception des critères relatifs à l'habitat évoqués par les acteurs professionnels :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

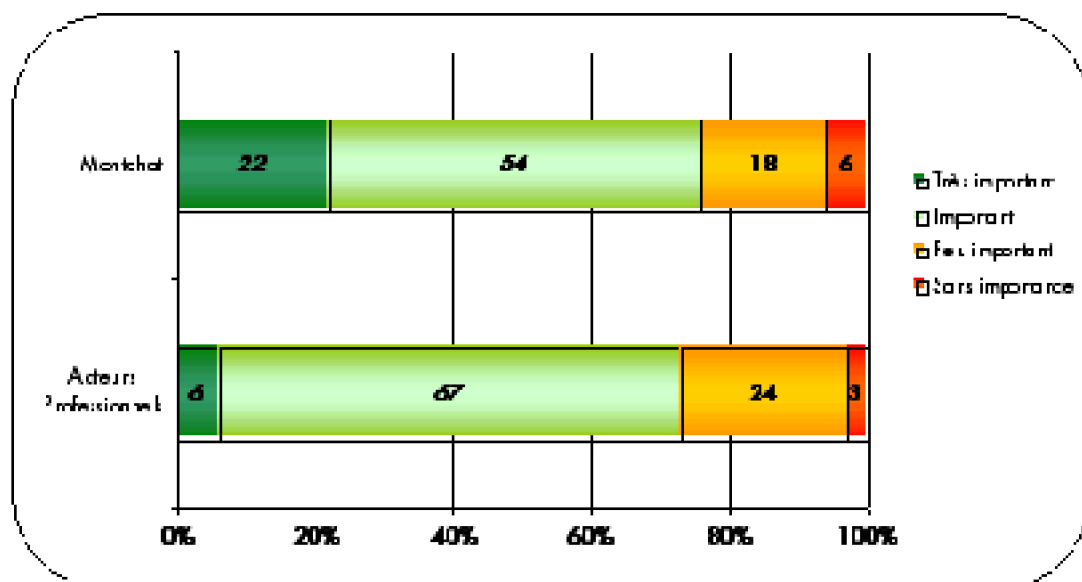
En accord avec les perceptions citadines, près de la moitié des acteurs professionnels considèrent respectivement que la taille des logements et la qualité de l'isolation sonore s'imposent comme des critères qualitatifs majeurs. Pour respectivement 36% d'entre eux, l'exposition du logement et la taille de l'immeuble semblent participer à la qualité de vie quotidienne. Un certain nombre de critères plus secondaires sont ensuite identifiés. Un petit tiers des acteurs professionnels évoque la qualité et l'entretien des parties communes alors qu'ils sont respectivement 21% à citer la présence de jardin privatif commun et l'existence de systèmes de sécurisation des entrées d'immeuble (digicode, interphone, visiophone, gardien,...) pour qualifier la qualité de vie quotidienne. La présence de parking privé (citée par 18% des professionnels) et celle de l'ascenseur (citée par 15% d'entre eux) constituent des critères dont l'incidence est jugée plus relative. Cette dispersion des réponses, sans remettre en cause les perceptions des habitants, semble renforcer l'implication du logement et de son environnement proche dans les systèmes d'appréciation et d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Il s'agit du point de vue d'experts sensibles et sensibilisés de part leurs préoccupations, leurs responsabilités ou leurs activités, à la problématique spécifique de l'habitat. Qu'ils soient à l'origine de la conception du logement, qu'ils prennent en charge sa construction, sa gestion, qu'ils orientent l'action publique en matière d'habitat ou qu'ils la mettent en œuvre, la grande majorité des acteurs interrogés fait état d'une connaissance et d'une

affinité particulière qui conditionnent sans aucun doute leur système de référence, leur jugement et pèsent ainsi sur leur perception de la qualité de vie quotidienne.

## 2.2. Equipements publics : des préoccupations partagées

Comme nous l'avons précédemment évoqué, les équipements publics entretiennent avec la notion de qualité de vie quotidienne une relation antinomique qui transcrit des perceptions contradictoires. Les acteurs professionnels comme les habitants de Montchat-Chambovet proposent une vision intermédiaire quant au poids des équipements publics dans l'appréciation de la qualité de vie quotidienne. Les habitants des quartiers du Centre Croix-Rousse et du Plateau de la Duchère ont au contraire des représentations inverses et opposées quant à leur rôle. En complément de l'analyse menée sur la présence des établissements scolaires, nous proposons d'explicitier les représentations spécifiques des autres types d'équipements publics.

Comme le montre le **graphique III.42.**, les acteurs professionnels et les habitants de Montchat-Chambovet partagent leur vision à l'égard des équipements culturels et sportifs.

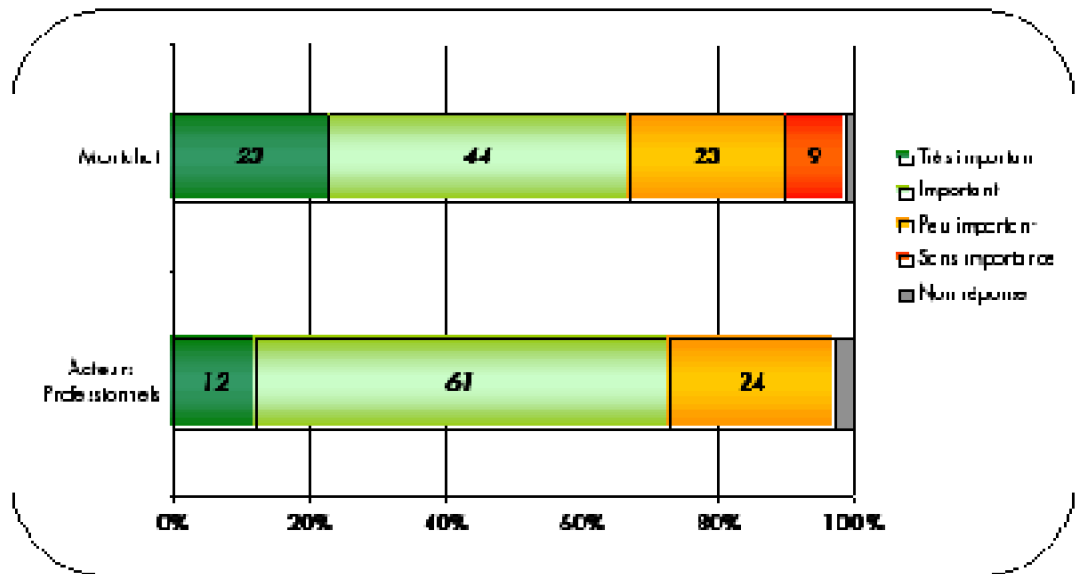


© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.42. Précisez le degré d'importance de la présence d'équipements culturels pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le graphique ci-dessus, 76% des habitants de Montchat-Chambovet et 73% des acteurs professionnels considèrent que la présence d'équipements culturels conditionne la qualité de vie quotidienne (cumul des réponses « *très important* » et « *important* »). Le regard porté sur les équipements sportifs est comparable.



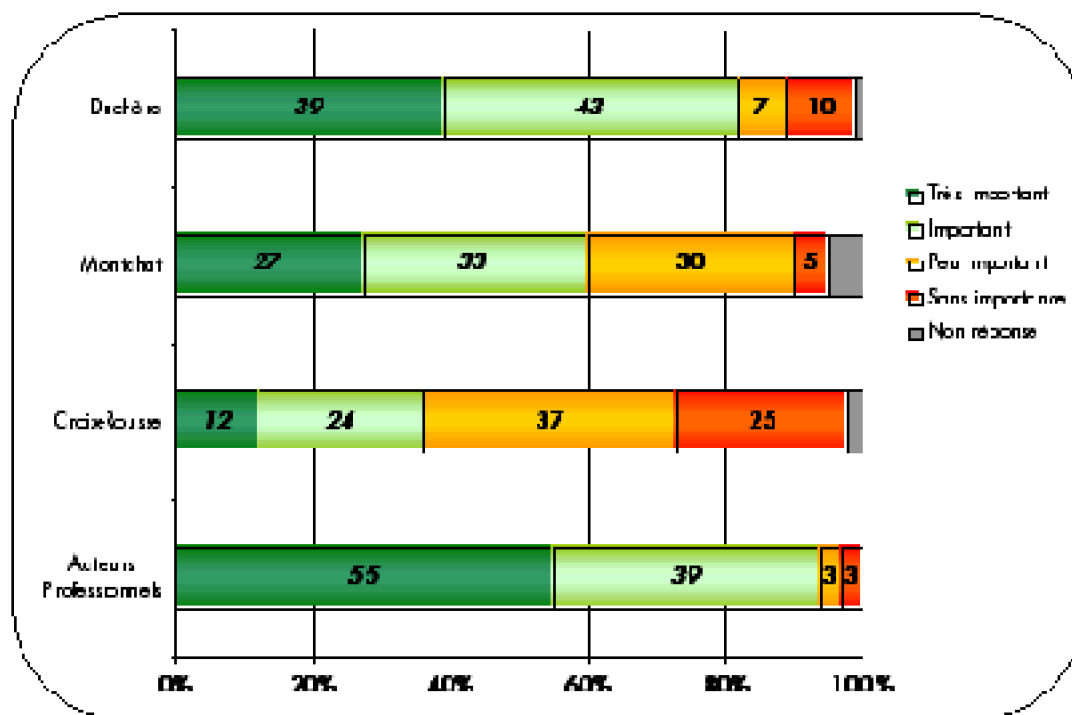
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.43. Précisez le degré d'importance de la présence d'équipements sportifs pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

En effet, 73% des acteurs professionnels et 67% des habitants de Montchat-Chambovet allouent à la présence des équipements sportifs une importance considérable pour la qualité du quotidien. Les acteurs professionnels et les habitants de Montchat-Chambovet utilisent ainsi la présence de ces équipements spécifiques pour construire leur perception de la qualité de vie quotidienne. Ils se dissocient alors du reste de l'échantillon pour qui les activités culturelles et sportives ne s'accompagnent pas d'une exigence de proximité au logement mais peuvent, au contraire, s'inscrire dans un éloignement consenti. Les individus interrogés acceptent ainsi de se déplacer pour leurs pratiques culturelles ou sportives sans que cette distance soit perçue comme une altération ou une dégradation de leur qualité de vie quotidienne.

Les acteurs professionnels font également état d'une perception spécifique à l'égard des établissements en lien avec la petite enfance. Comme le montre le **graphique III. 44.**, les professionnels assimilent les crèches et les haltes-garderies à leur système perceptuel. Ces équipements spécifiques sont intégrés à des pratiques quotidiennes et leur proximité semble participer à la qualité du quotidien.



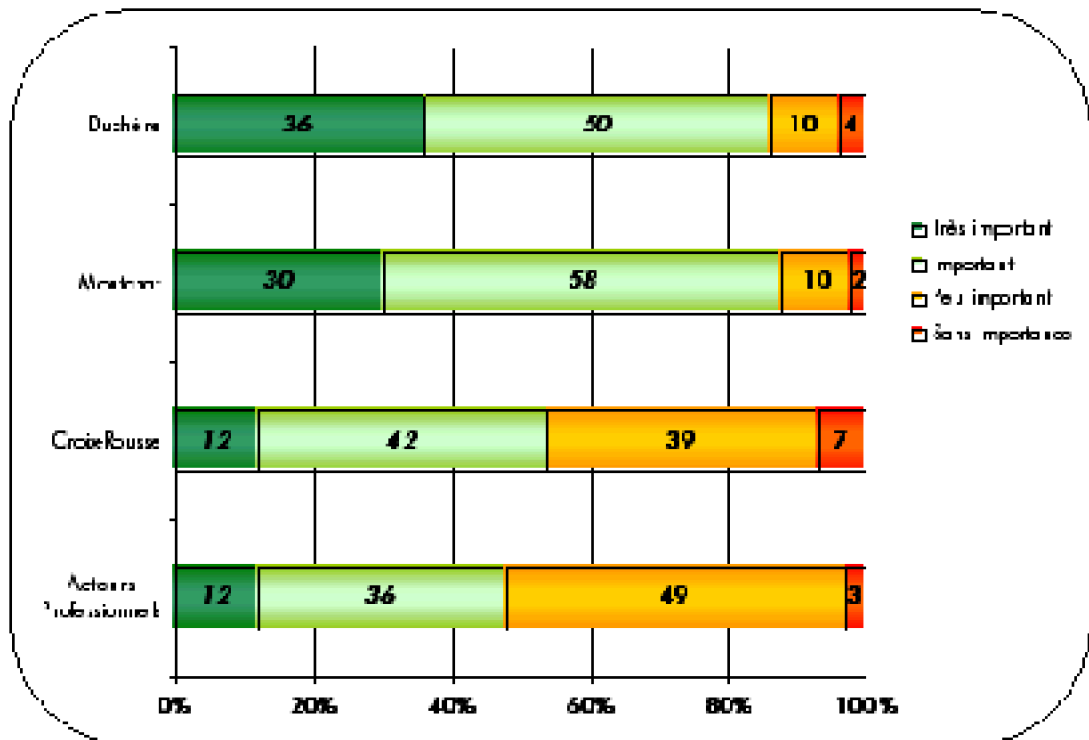
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.44. Précisez le degré d'importance de la présence de crèches et haltes-garderies pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Nous constatons la quasi-unanimité des réponses : 55% des acteurs professionnels jugent la présence des équipements de la petite enfance comme très importante pour la qualité de vie quotidienne et 39% la considèrent importante (pour un cumul d'importance de 94%). Il est surprenant de constater qu'à l'exception des habitants du quartier du Plateau de la Duchère, la perception de l'implication des équipements de la petite enfance jugée décisive pour la qualité du quotidien par les professionnels, n'est pas partagée par les habitants eux-mêmes. Les acteurs professionnels se montrent ainsi plus sensibilisés et préoccupés par cette problématique de la petite enfance que peuvent l'être les habitants.

Les habitants de Montchat-Chambovet font également état de leur spécificité perceptuelle qui se porte davantage sur les équipements liés à la santé comme les hôpitaux et les cliniques.



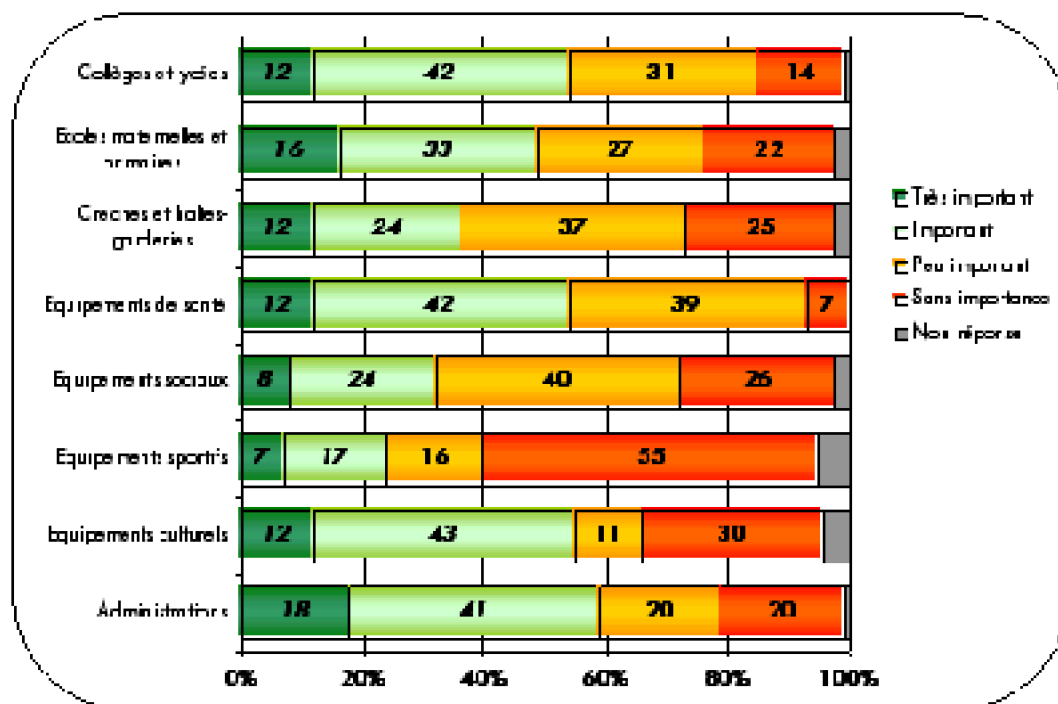
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004

Graphique III.45. Précisez le degré d'importance de la présence d'équipements de santé (hôpitaux et cliniques) pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Ils sont en effet 88% à associer la présence d'équipements de santé à la qualité de vie quotidienne. 30% des habitants leur attribuent ainsi une très grande importance et 58% d'entre eux une importance plus relative. Cette perception spécifique qui lie ces établissements à la notion de qualité de vie quotidienne est à rapprocher des profils sociodémographiques du quartier qui concentrent une population d'âge mûr plus soucieuse de son état de santé ou plus en lien avec des pratiques de surveillance médicale.

Les représentations des habitants de Centre Croix-Rousse à l'égard des équipements publics s'inscrivent dans une profonde spécificité. Au regard des réponses données par les habitants interrogés, la qualité de vie quotidienne ne semble pas directement dépendre de la présence de structures publiques. Quelque soit le type d'équipement, les interviewés ne sont qu'entre 4% et 18% à leurs attribuer une grande importance et entre 17% et 43% à les juger importants. Malgré le poids relatif accordé à la présence d'équipements publics et la non systématique de leur incidence sur l'appréciation de la qualité de vie quotidienne, le **graphique III.46.** illustre quelques particularités.



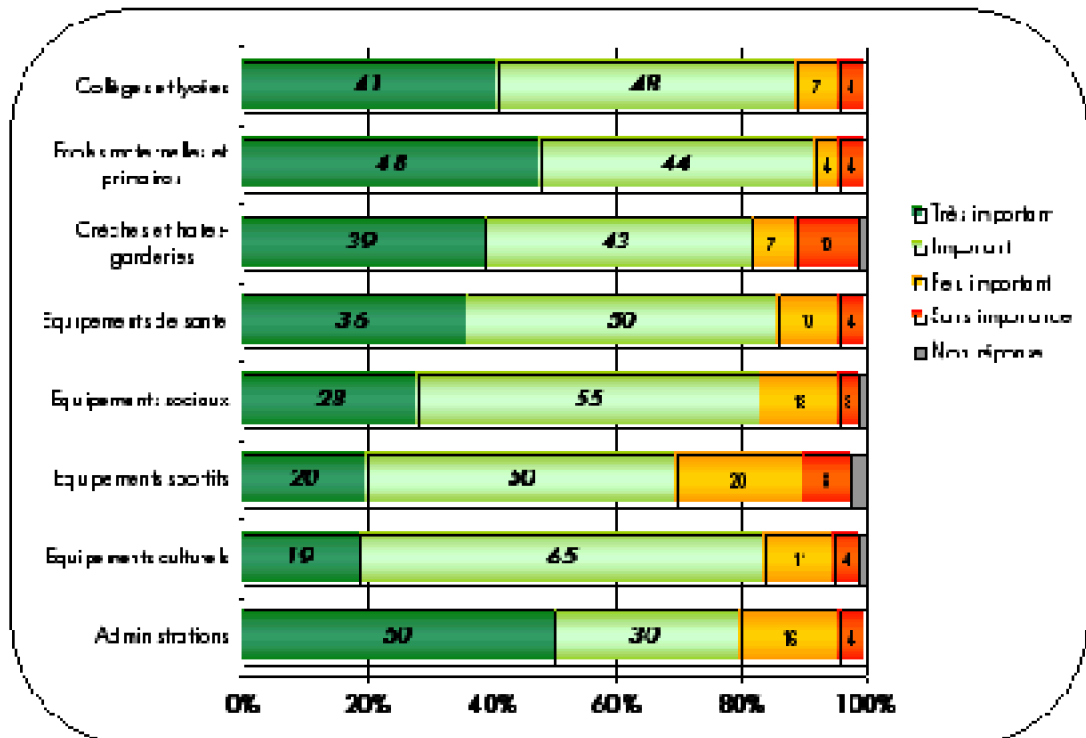
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.46. Synthèse de la perception des interrogés de Centre Croix-Rouge concernant le degré d'importance des équipements publics pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Il apparaît ainsi que la présence des administrations (cumul d'importance à 59%), des équipements culturels (cumul d'importance à 56%), des équipements liés à la santé (cumul d'importance à 54%), des écoles primaires (cumul d'importance à 49%), des collèges et des lycées (cumul d'importance à 54%) participe davantage à la qualité du quotidien que les autres types d'équipements comme les équipements sportifs, les équipements sociaux, les structures de la petite enfance. Sans être discriminantes dans le détail, ces informations permettent néanmoins de préciser une perception spécifique de la qualité de vie dans laquelle les équipements publics ne s'imposent pas comme des éléments fondamentalement discriminants pour l'évaluation de celle-ci.

À l'inverse de cette perception qui ne parvient pas à établir un lien fort et direct entre les équipements publics et la qualité du quotidien, les habitants du Plateau de la Duchère les considèrent dans leur grande majorité comme des éléments particulièrement contributifs de la qualité de vie quotidienne.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.47. Synthèse de la perception des interrogés du Plateau de la Duchère concernant le degré d'importance des équipements publics pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre le **graphique III.47.**, quelque soit le type d'équipements publics évoqués, l'ensemble des interviewés leur alloue une imposante importance cumulée (cumul des réponses « *très important* » et « *important* ») qui varie entre 70% et 92%. Le minimum de cette fourchette est attribué à la présence des équipements sportifs alors que la présence des écoles maternelles et primaires se place au niveau record puisque 92% des habitants les jugent très importantes ou importantes. À cet égard, il convient de noter l'ampleur globale attribuée au degré d'importance des équipements publics. Cinq équipements publics s'imposent ainsi par leurs poids considérables : entre la moitié et un gros tiers des répondants considèrent que les administrations (pour 50% d'entre eux), les écoles maternelles et primaires (pour 48%), les collèges et lycées (pour 41%), les équipements de la petite enfance (pour 39%) et les équipements de la santé (pour 37%) ont une très grande importance pour la qualité du quotidien.

Les caractéristiques du quartier du Plateau de la Duchère peuvent expliquer la perception des habitants interrogés. Ce quartier se situe en effet dans une zone de redynamisation urbaine. Depuis 2000, ce quartier fait partie des quatre Grands Projets de Ville de l'agglomération lyonnaise. La municipalité est donc très impliquée dans le développement du quartier par le biais de dispositifs et d'investissements particuliers. Aujourd'hui ce quartier est pris en compte par la politique de la ville et bénéficie ainsi de la

politique de Développement Social Urbain (DSU). Cette procédure, utilisée pour les quartiers repérés en grandes difficultés, permet d'agir sur la réhabilitation et l'amélioration de l'animation. Dans un cadre contractuel, ce dispositif permet de mutualiser les moyens d'intervention à la fois humains et financiers. Cette procédure coordonne également les actions locales par le biais d'un partenariat institutionnel permettant de renforcer l'urbanité du quartier, d'améliorer le cadre de vie et de conforter le lien social. L'ensemble de ces différentes actions implique une forte intervention de la ville et de l'état, notamment en matière d'équipement. Cette spécificité doit être connue lors de l'analyse critériologique dans la mesure où elle peut contribuer à structurer et à façonner les représentations des habitants de ce quartier.

Globalement, les résultats d'enquête sont dans l'incapacité de démontrer une convergence des regards portés sur les différents équipements publics. Au contraire, ils font état d'une profonde divergence quant à la participation des équipements publics au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Tour à tour totalement dissociés de la qualité du quotidien ou entièrement impliqués dans l'agrément des cadres de vie, les équipements publics demeurent des éléments difficilement intégrables aux processus d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. À l'exception des équipements scolaires, aucune discrimination n'a pu être esquissée.

Pour certains, ces équipements correspondent à une exigence incontournable et sont assimilés aux conditions nécessaires à la qualité de vie quotidienne. À l'inverse, pour d'autres, les équipements publics s'inscrivent dans une logique communale voire même d'agglomération. Les équipements publics semblent correspondre à des logiques de réflexion et de représentation territoriales étrangères aux préoccupations de la qualité de vie qui nous importent aujourd'hui. La problématique qui nous occupe est étroitement liée aux notions de proximité, de quotidienneté, de pratiques, d'usages ordinaires et s'éloigne par conséquent des échelles de polarisation et de rayonnement plus vastes dans lesquelles s'inscrivent les équipements publics. De ce point de vue, il semble compréhensible que la présence d'équipements culturels, sportifs ou même les établissements hospitaliers ne soient pas massivement assimilés à la problématique quotidienne de la qualité de vie. Ces équipements apparaissent par ailleurs davantage assimilés à des nuisances qu'à des potentialités (problèmes de fréquentation, nuisances sonores, difficultés de stationnement, insécurité, ...).

L'absence de consensus qui caractérise la présence des établissements liés à la petite enfance apparaît au contraire plus difficilement explicable. Certains interviewés, comme les acteurs professionnels et les habitants du Plateau de la Duchère installent leurs représentations dans cette perspective d'usage quotidien et de logique de proximité en considérant ces équipements comme des priorités pour la qualité de vie quotidienne, alors que les habitants des deux autres quartiers d'étude ne partagent pas cette opinion.

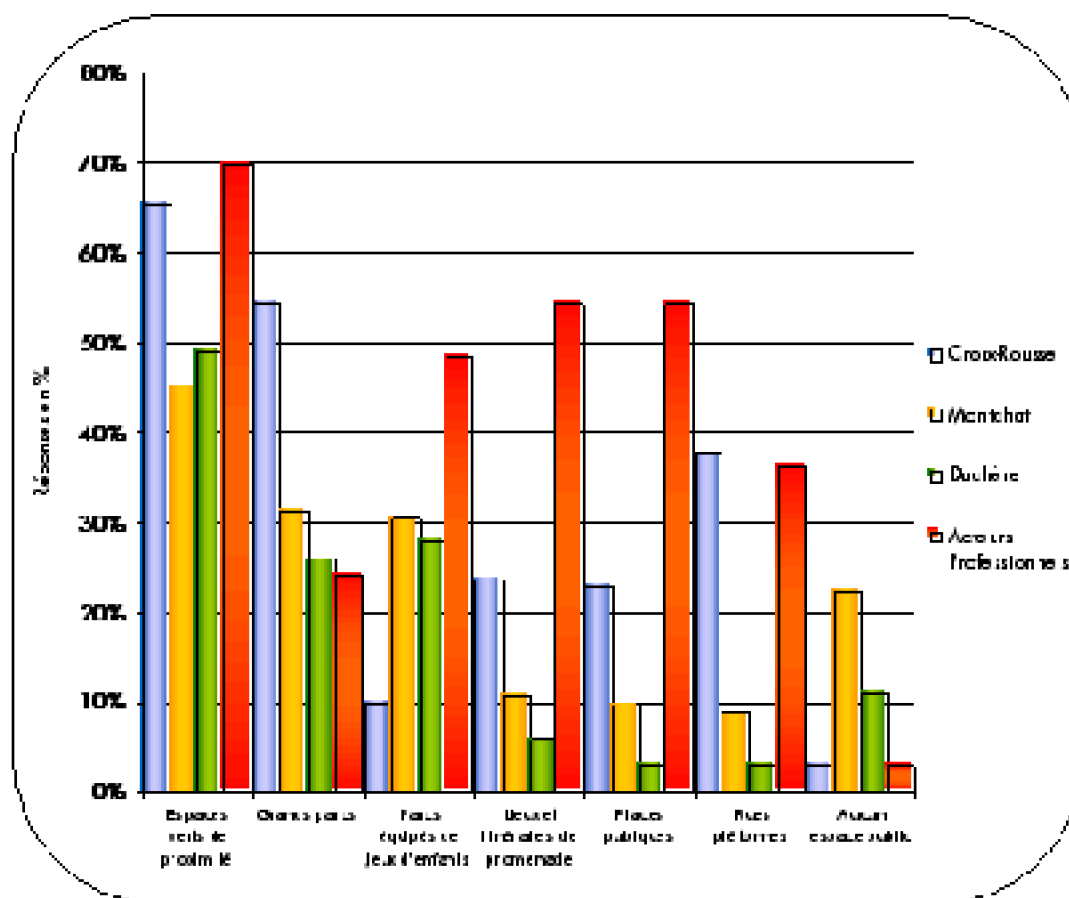
Sans analyse complémentaire, il semble hasardeux de pouvoir expliquer cette divergence perceptuelle. Il semble néanmoins possible d'avancer quelques paramètres éclairants. Les acteurs professionnels restituent d'une part les teneurs d'un discours consensuel et ratifié par l'action politique municipale qui identifie les infrastructures liées à la petite enfance comme des priorités du développement qualitatif de la commune de Lyon. Les acteurs professionnels intègrent ainsi totalement ces orientations à leur



système de représentation et retranscrivent les préoccupations qualitatives ambiantes. Le quartier du Plateau de la Duchère est d'autre part concerné par un taux de jeunes enfants plus important que le reste du territoire lyonnais. Cette surreprésentation de jeunes enfants permet, en partie, de comprendre l'intérêt porté à la présence des crèches et haltes-garderies. Si cette préoccupation n'est pas partagée ou consensuellement perçue comme une priorité pour la qualité de vie quotidienne alors même que les pouvoirs politiques locaux l'ont identifié comme telle dans leur plan d'action, il peut s'agir d'une réaction conjoncturelle. Compte tenu à la fois de la faiblesse de la temporalité de la prise en charge de ces structures (accueil permanent ou occasionnel des enfants âgés de 0 à 3 ans) et de la difficulté réelle ou subjective à obtenir une place dans ces établissements, il est possible que les répondants aient inconsciemment minimisé le rôle des crèches et des haltes-garderies dans les processus d'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

### **2.3. Espaces publics : des sensibilités particulières**

Nous avons précédemment démontré que les espaces verts de proximité et les grands parcs urbains entretiennent avec la qualité de vie quotidienne un lien subjectif fort. L'analyse approfondie du thème des espaces publics met en évidence des perceptions spécifiques quant à leur rôle dans l'amélioration de la qualité du quotidien. Les acteurs professionnels et les habitants du quartier de Centre Croix-Rousse développent ainsi une sensibilité particulière qu'il convient de préciser. Le **graphique III.48.** qui restitue l'ensemble des réponses concernant les espaces publics susceptibles d'améliorer la qualité de vie quotidienne, montre que les acteurs professionnels et les habitants de Centre Croix-Rousse leur accordent un rôle considérable et donc une implication directe dans la qualité de vie quotidienne.



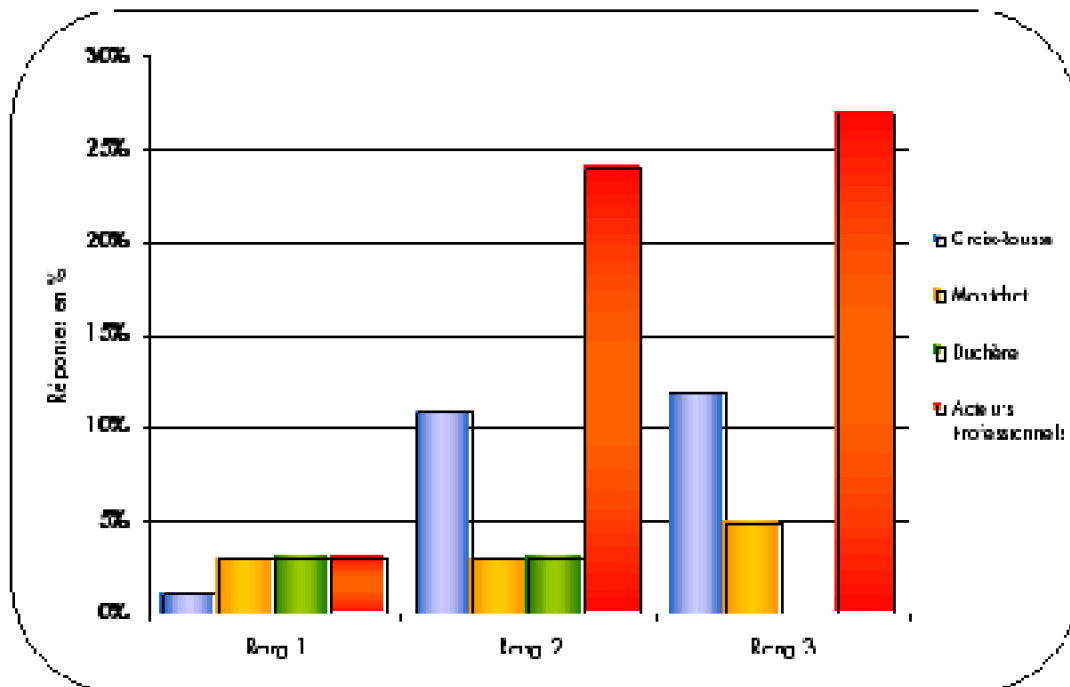
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.48. Principaux espaces publics jugés nécessaires à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Il apparaît clairement que les acteurs professionnels s'inscrivent dans une perception qui matérialise un lien plus fort et plus direct entre les espaces publics et la qualité de vie quotidienne. Ils développent ainsi davantage ce thème en lui attribuant une place considérable dans l'agrément du quotidien. Cette implication bien que plus relative est également partagée par les habitants de Centre Croix-Rousse. Globalement, 55% des acteurs professionnels évoquent respectivement la présence des lieux et itinéraires de promenade ainsi que les places publiques et 36% d'entre eux identifient les rues piétonnes comme des éléments contributifs de la qualité de vie quotidienne. Dans une moindre mesure, les habitants de Centre Croix-Rousse ont une perception analogue. Ils sont 38% à désigner les rues piétonnes, 24% d'entre eux considèrent les lieux et itinéraires de promenade et 23% évoquent les places publiques lorsqu'ils envisagent l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Cette spécificité perceptuelle peut s'expliquer par l'appropriation particulière de cette notion par les professionnels. Il s'agit en effet d'une notion récente qui symbolise essentiellement un objet d'action publique. Cette particularité peut expliquer que les préoccupations concernant les espaces publics soient peu intégrées par la population.

Les espaces verts de proximité et les grands parcs urbains ont déjà été identifiés comme des éléments majeurs cautionnant la qualité de vie quotidienne, l'analyse des degrés de préférence fournit des connaissances complémentaires.



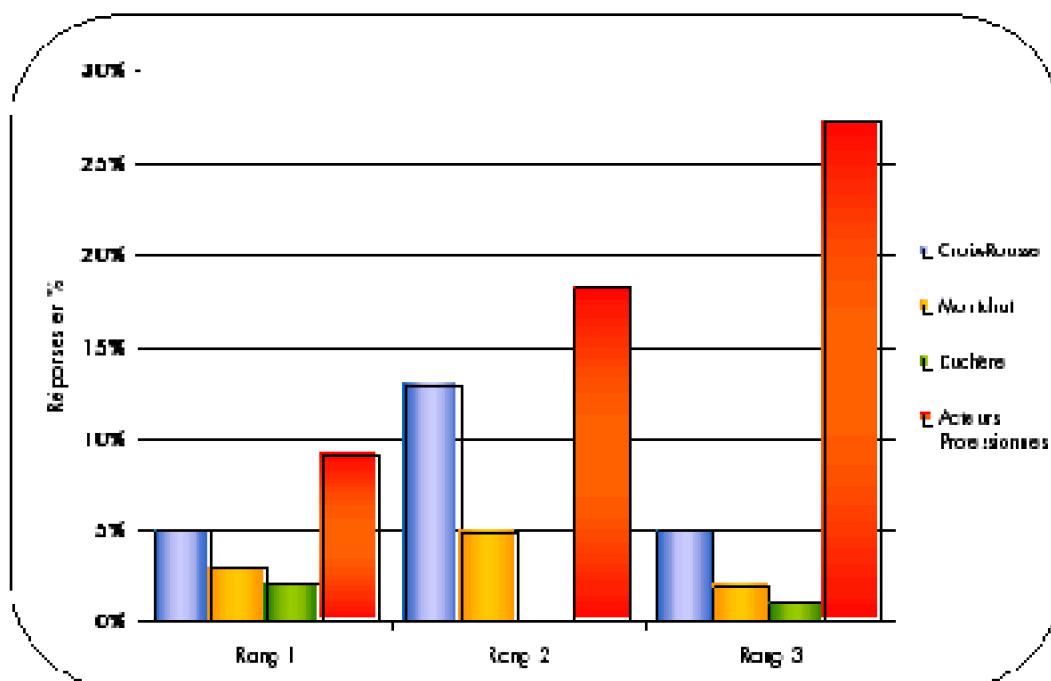
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.49. Perception de la présence de lieux et d'itinéraires de promenade pour l'amélioration de la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Au regard des résultats, il apparaît distinctement que la présence des lieux et des itinéraires de promenade est un élément particulièrement cher aux acteurs professionnels. Principalement cité en deuxième rang de préférence par 24% des interrogés ou au troisième rang par 27% des acteurs, ces circuits aménagés de balades s'imposent comme une considération majeure. L'importance allouée à ces itinéraires est plus relative pour les habitants de Centre Croix-Rousse. Plus sensibilisés à ce type d'aménagement que l'ensemble des habitants interrogés, 23% des interviewés de Centre Croix-Rousse (11% en R2 et 12% en R3) considèrent que leur présence participe à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne.

La présence des places publiques semble également concourir à la qualité du quotidien. Globalement, plus de la moitié des acteurs professionnels, particulièrement sensibles à la structure urbaine, établissent un lien subjectif fort entre l'espace public aménagé et la qualité de vie quotidienne. Comme le montre le **graphique III.50.**, les places publiques sont essentiellement considérées comme des préférences de second mais surtout de troisième rang.



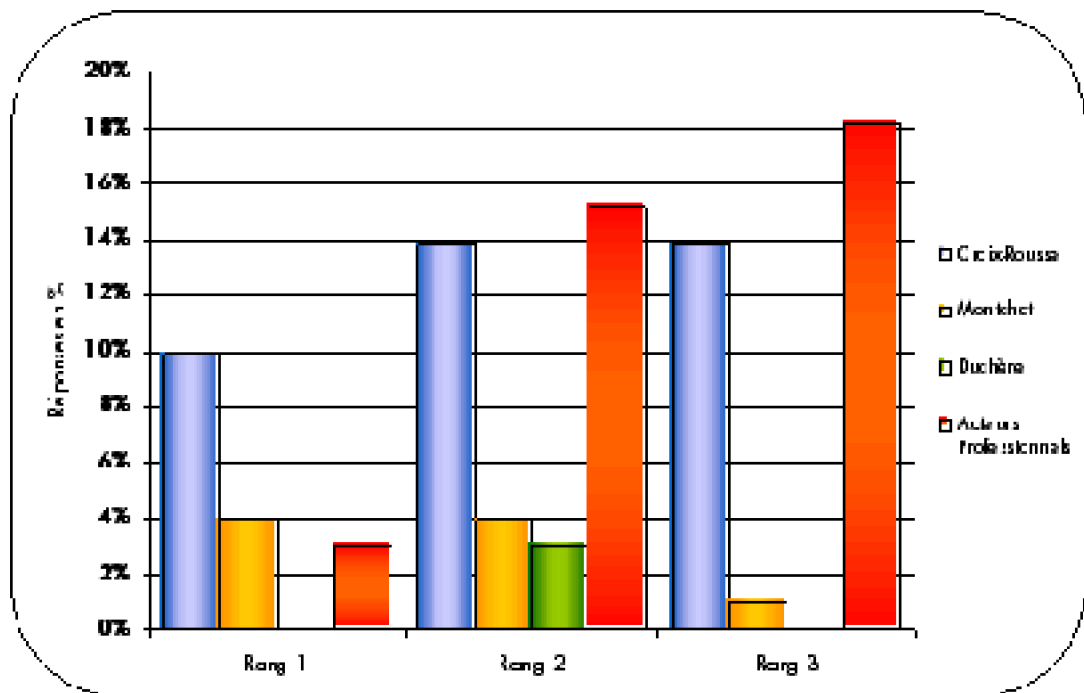
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.50. Perception de la présence de places publiques pour l'amélioration de la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Lorsqu'ils évoquent la qualité et l'amélioration du quotidien, les professionnels font référence à la contribution des places publiques pour 9% au premier rang de préférence, 18% en second rang et 27% d'entre eux les proposent au troisième rang. Plus modestement nommées, les places publiques demeurent néanmoins un critère qualitatif secondaire pour les habitants de Centre Croix-Rousse. 13% d'entre eux les identifient ainsi en second rang de préférence contre respectivement 5% en R1 et R3.

Les rues piétonnes sont également perçues comme pouvant favoriser l'agrément du quotidien. S'imposant comme un critère de préférence secondaire pour les professionnels, les rues piétonnes correspondent, dans la perception des habitants de Centre Croix-Rousse, à un critère plus stable.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004

Graphique III.51. Perception de la présence de rues piétonnes pour l'amélioration de la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

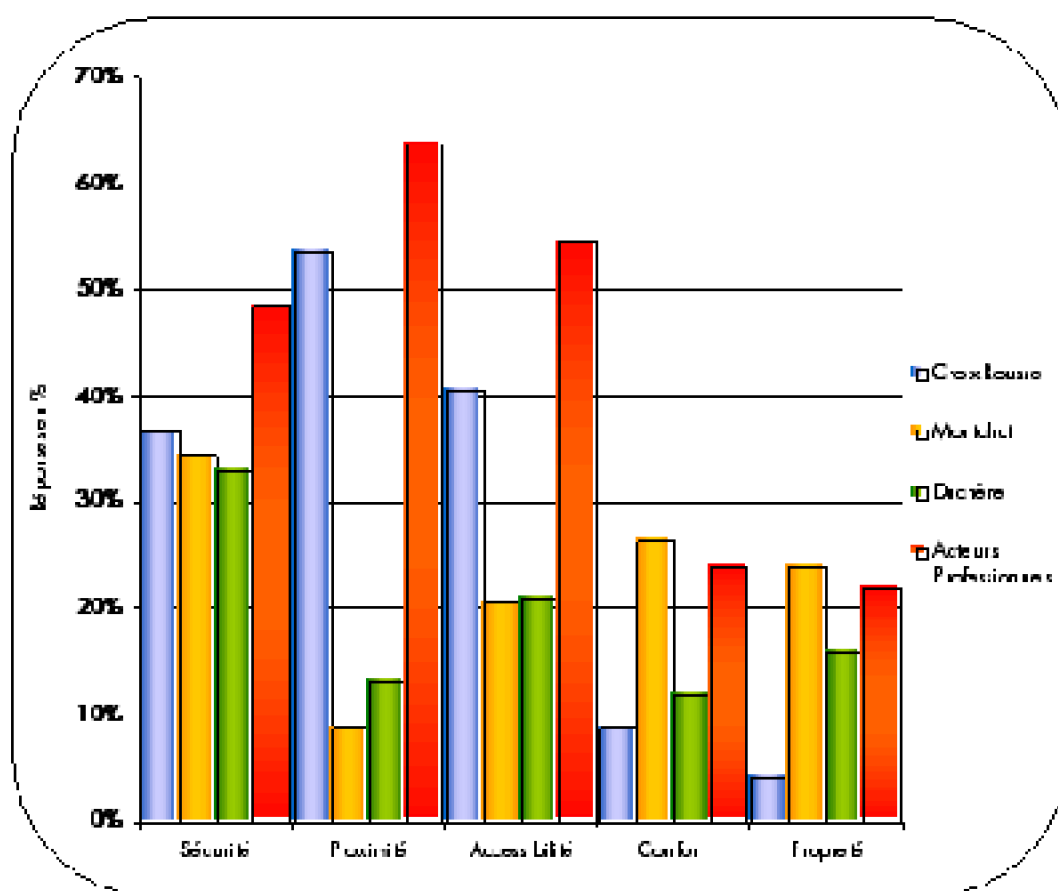
En effet, en second rang de préférence, 15% des acteurs professionnels considèrent que la présence de rues piétonnes participe à la qualité de vie quotidienne et 18% d'entre eux placent cette contribution en troisième rang de préférence. Les habitants de Centre Croix-Rousse affichent une plus grande permanence quant au poids de leurs réponses dans la mesure où ils sont 10% en R1 et respectivement 14% en R2 et R3 à considérer que les rues piétonnes participent à l'amélioration du quotidien.

Compte tenu de ces résultats d'enquête, il apparaît clairement que le rapport entre les espaces publics et la qualité de vie au quotidien ne se construit pas de manière identique d'un groupe d'individus à l'autre. Seuls les espaces verts et de jeux de proximité ainsi que les grands parcs urbains échappent à cette règle pour s'imposer nettement en tant que représentation fédératrice et collective. Qu'ils s'agissent des perceptions citadines ou celles des acteurs professionnels, ces éléments semblent fondamentaux pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. Les acteurs professionnels interrogés et dans une moindre mesure les habitants de Centre Croix-Rousse s'inscrivent dans une logique plus élargie et associent davantage la présence d'espaces publics et leur diversité à l'agrément du quotidien. Pour les professionnels, les orientations sont à la fois le fruit d'une connaissance approfondie des modes de fonctionnement urbain, d'une sensibilité opérationnelle, d'affinités façonnées par des activités et des responsabilités professionnelles spécifiques. Pour les habitants de Centre Croix-Rousse, l'explication semble pouvoir se trouver dans la localisation résidentielle en centre urbain dense. Cette situation géographique, compte tenu de ses particularités, semble ainsi modifier la

perception des habitants en renforçant l'exigence de la proximité des espaces publics. Ceux-ci sont en effet plus facilement associés à la notion de qualité de vie et plus amplement jugés nécessaires à l'amélioration du quotidien.

#### 2.4. Qualités des espaces et des équipements publics : entre sécurité, proximité et accessibilité

Afin d'approfondir encore davantage ces thématiques complexes, nous avons interrogé les individus pour connaître leur opinion sur les qualités jugées nécessaires aux équipements et aux espaces publics. Les réponses obtenues font état d'un éparpillement des positions et d'exigences diversifiées en la matière. Comme le montre le graphique suivant, la perception de ces qualités ne peut construire une position unique mais se structure au contraire autour de différentes représentations de qualités attendues.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.52. Qu'est ce qui selon vous participe le plus à la qualité des espaces et des équipements publics ?

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les résultats d'enquête permettent d'individualiser trois exigences particulières en matière de qualité d'espaces et d'équipements publics, à savoir la sécurisation des espaces et aménagements, leur proximité au lieu de résidence et leur accessibilité. La

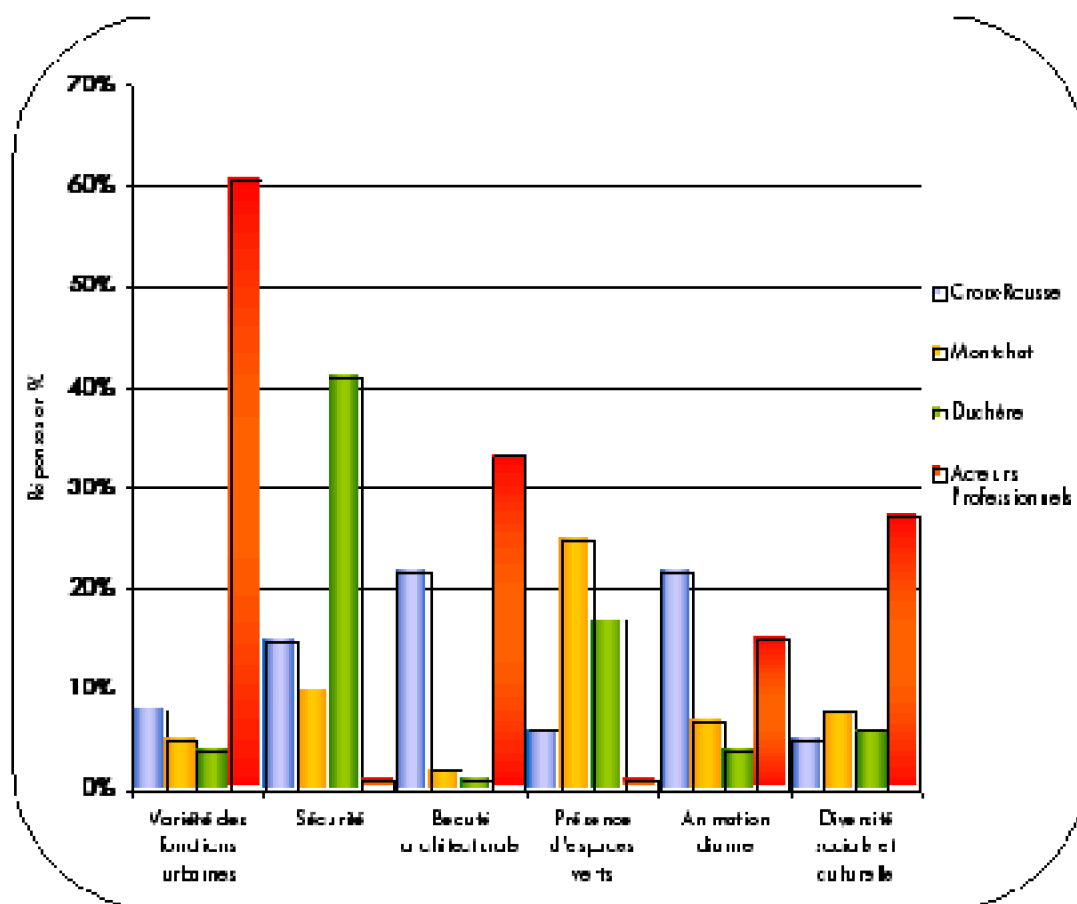
propreté des aménagements et des établissements ainsi que leur confort (confort acoustique et confort climatique) restent plus secondaire. L'identification de ces exigences qualitatives majeures demeure partagée, seule leur hiérarchisation et le poids alloué à chacune de ces qualités diffèrent d'un groupe à l'autre.

Pour 64% des acteurs professionnels, la qualité des espaces et des équipements publics est d'abord associée à la notion de proximité. 55% d'entre eux apprécient l'accessibilité, à savoir la nature et l'agréabilité des cheminements. Enfin, 48% des professionnels considèrent que la sécurité des équipements et des espaces publics constitue un attribut nécessaire à leur qualité. Dans un système de hiérarchisation identique, 53% des habitants de Centre Croix-Rousse jugent la proximité comme une qualité nécessaire, 41% d'entre eux évoquent ensuite l'accessibilité et 37% apprécient enfin la sécurité des espaces et équipements publics. Pour les habitants des quartiers de Montchat-Chambovet et du Plateau de la Duchère, la structuration des réponses se modifie quelque peu. La sécurité des équipements et des espaces publics est considérée par 34% des habitants de Montchat-Chambovet et 33% des répondants du Plateau de la Duchère comme une qualité nécessaire aux espaces et aux équipements publics. Pour 31% des habitants de Montchat-Chambovet, la notion de confort qui prend en compte à la fois la qualité des aménagements comme la présence de bancs par exemple, l'ensoleillement des espaces publics, leur exposition au bruit ou au vent, s'impose également comme une qualité nécessaire. La propreté des espaces et des équipements (évoquée par 24% des répondants) et leur accessibilité (évoquée par 21% d'entre eux) sont ensuite appréciées alors que la notion de proximité semble être une qualité plus relative (évoquée par 9% des répondants). S'inscrivant dans des représentations comparables, 21% des habitants du Plateau de la Duchère considèrent l'accessibilité des espaces et des équipements publics comme une qualité nécessaire alors que la propreté (évoquée par 16% des répondants), la proximité (évoquée par 13% d'entre eux) et le confort (évoqué par 12% des répondants) ont été identifiés comme des caractéristiques plus secondaires.

Malgré l'incapacité à fournir une hiérarchisation ferme et consensuelle des réponses, ces résultats ont néanmoins permis d'identifier les trois qualités majeures des espaces et des équipements publics exigées à la fois par les acteurs professionnels et les habitants interrogés. Ces éléments qualitatifs d'appréciation, bien que centrés sur les équipements et les espaces publics, peuvent néanmoins aider et orienter la nature de l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

## **2.5. Ambiance de vie : quelques spécificités perceptuelles**

L'analyse des résultats d'enquête a permis de mettre en évidence l'harmonie des réponses qui structure l'agréabilité des quartiers et le sentiment de bien-être autour de critères tels que la convivialité, le calme, la présence de commerces de proximité et la notion de tranquillité. Cet assentiment ne doit pas occulter les représentations spécifiques qui définissent autrement l'agréabilité des ambiances de vie et font état d'adéquations différentes entre le « *bon vivre* » et la qualité de vie quotidienne. Comme le montre le graphique ci-dessous, un certain nombre de réponses sont à la fois disparates et peu fédératrices d'un échantillon à l'autre.



© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.53. Perception des caractéristiques qui définissent un quartier où il fait bon vivre :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La variété des fonctions urbaines, à savoir la coexistence sur un même territoire restreint d'espaces résidentiels, d'entreprises, de commerces, d'équipements, d'espaces publics,... est largement évoquée pour caractériser un quartier où il fait bon vivre. Pour 61% des acteurs professionnels, cette mixité fonctionnelle participe considérablement à l'agrément des ambiances de vie alors que les habitants y font très rarement référence.

À l'opposé de cette perception exclusivement professionnelle, s'impose une exigence plus sociétale. L'ensemble des habitants interrogés, dans des proportions certes dissemblables, évoque en effet la sécurité lorsqu'ils cherchent à définir les territoires où il fait bon vivre. 41% des habitants du Plateau de la Duchère, 15% des interviewés de Centre Croix-Rousse et 10% des résidents de Montchat-Chambovet considèrent ainsi que la sécurité cautionne l'agrément des bassins de vie. Cette perception n'est pas partagée par les acteurs professionnels qui ne l'intègrent pas spontanément dans leur système de références de la qualité des quartiers.

La structure urbaine s'impose comme un critère spécifique de qualité : 33% des acteurs professionnels et 22% des habitants de Centre Croix-Rousse s'accordent à



penser que la beauté architecturale des quartiers d'habitation et le charme qui en résulte participent à la définition d'un quartier agréable à vivre. Cette perception singulière s'explique tout d'abord par la réceptivité accrue des professionnels pour la plupart sensibles à la forme et à la qualité urbaine. D'autre part, le quartier Centre Croix-Rousse, en tant que centre ancien, bénéficie d'une localisation résidentielle qui permet à ses habitants d'être plus réceptifs à la beauté des bâtiments et à la qualité architecturale qui les entourent.

La présence d'espaces verts largement évoquée à travers les espaces publics réinvestit les préoccupations de manière ciblée. 25% des habitants de Montchat-Chambovet et 17% des interviewés du Plateau de la Duchère leurs accordent un rôle dans l'agrément des quartiers d'habitation. Il ne s'agit que de la confirmation d'un élément précédemment jugé contributif à la qualité de vie quotidienne.

Nous pouvons enfin noter quelques spécificités supplémentaires : 27% des acteurs professionnels évoquent en effet la diversité sociale et culturelle et 22% des habitants de Centre Croix-Rousse désignent l'animation diurne des quartiers pour caractériser l'agrément des environnements.

L'analyse de ces spécificités perceptuelles permet ainsi de compléter notre vision des ambiances de vie jugées concourantes à l'agrément du quotidien et de comprendre, même partiellement, comment se construit la notion de qualité de vie.

## **2.6. Sécurité et stigmatisation sociale**

Compte tenu de l'analyse transversale à la fois des résultats de l'approche qualitative par entretien auprès des professionnels et des résultats d'enquête quantitative par questionnaire, le thème de la sécurité semble fédérateur mais marque une nuance fondamentale dans l'ordonnancement des priorités pour la qualité de vie quotidienne. Perçue nécessaire à la qualité du quotidien, la sécurité s'impose unanimement comme un critère de qualité de vie. Les interviewés ne lui attribuent cependant pas, dans leur représentation, une valeur identique. Lors du classement par ordre d'importance des thèmes jugés essentiels au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne, les habitants interrogés accordent à la sécurité une place de choix au premier rang d'importance. Pour la grande majorité des habitants des trois quartiers d'étude, la sécurité s'impose comme une priorité dont dépend la qualité de vie quotidienne. Cette opinion est partagée par 82% des habitants de Centre Croix-Rousse, 77% des interrogés du Plateau de la Duchère et 66% des résidents de Montchat-Chambovet (contre 58% des acteurs professionnels). L'analyse des rangs d'importance vient confirmer cette tendance. Ils sont entre un tiers et une petite moitié des habitants à placer la sécurité au premier rang d'importance alors qu'elle s'impose davantage comme une priorité de second rang pour les acteurs professionnels.

L'analyse des questions ouvertes qui offrent une plus grande liberté d'expression permet de confirmer cette tendance. Qu'il s'agisse de définir la qualité de vie quotidienne, d'identifier les éléments qui peuvent lui nuire ou d'exprimer des besoins et des exigences pour vivre agréablement, la sécurité est largement stigmatisée par les perceptions citadines.

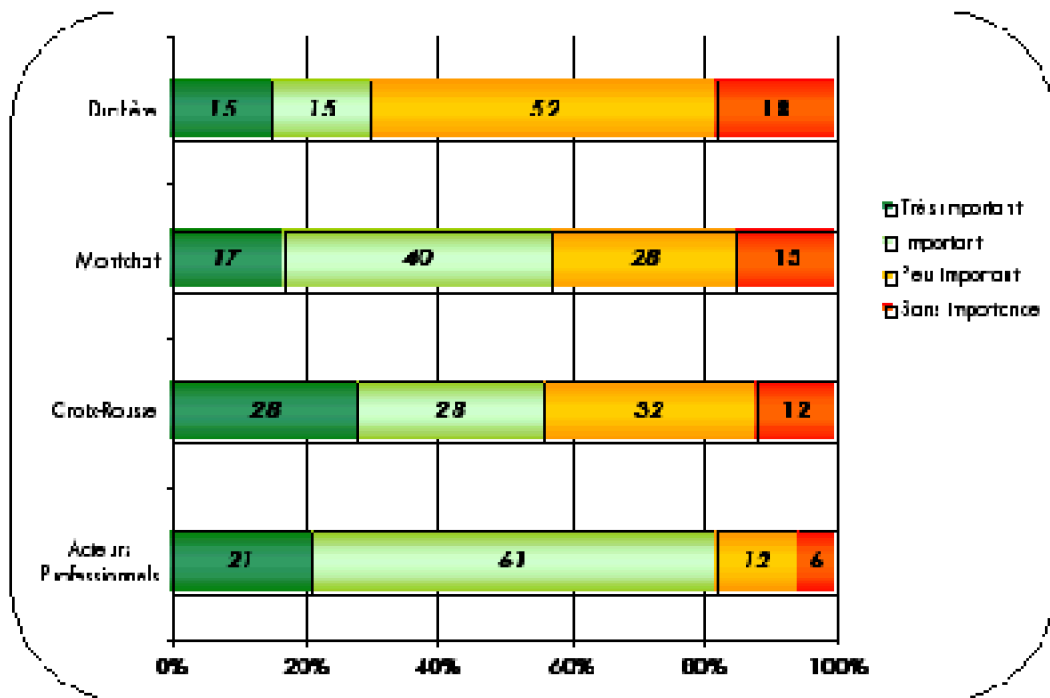
L'analyse discursive des entretiens menés auprès des professionnels démontre qu'ils ne nient pas les incidences néfastes de l'insécurité sur la qualité de vie, ni ne minimisent la portée du sentiment d'insécurité. Dans leur perception, la sécurité structure la qualité de vie quotidienne mais elle ne s'impose pas comme « *la* » priorité, ni comme la condition *sine qua none* à la qualité de vie au quotidien. Elle semble davantage s'intégrer à un *corpus* de critères sans garantir à elle seule la qualité de vie.

Il convient alors d'être prudent quant à la place qu'occupe la sécurité dans le système des perceptions sociales et de ne pas perdre de vue que le thème de la sécurité dépasse considérablement l'appréciation de la qualité de vie pour s'imposer comme une véritable « *revendication sociétale* » enracinée dans l'ensemble des discours et des préoccupations actuelles.

Il semble également nécessaire de replacer l'ensemble de ces résultats dans leur contexte conjoncturel. L'enquête par questionnaire s'est ainsi déroulée entre les mois de décembre 2001 et d'avril 2002. La durée de cette enquête s'inscrit dans une temporalité particulière précédant les dernières élections présidentielles. Cette période préélectorale semble symptomatique d'une dérive sécuritaire stigmatisant l'ensemble des discours politiques et envahissant à la fois l'information, les débats et la communication auprès du grand public. Ce marquage ambiant et cette cristallisation discursive presque exclusive n'ont pas été sans conséquence sur l'opinion public. Il n'est donc pas à exclure que cette empreinte sécuritaire ne se soit glissée, de manière circonstancielle, au cœur des perceptions et des systèmes d'appréciation des habitants au point de les infléchir à la marge.

## **2.7. Transports urbains : cristallisation d'une véritable divergence perceptuelle**

La véritable distorsion perceptuelle de la qualité de vie quotidienne se cristallise autour du thème du transport. Les acteurs professionnels considèrent la circulation automobile et les problèmes de stationnement comme des nuisances à la qualité du quotidien. Ces éléments sont perçus comme des dysfonctionnements préjudiciables en termes de santé publique, de qualité de déplacement, de qualité environnementale, de gestion urbaine. Dans les représentations professionnelles, ces désagréments peuvent trouver une solution durable grâce à un changement modal. L'évolution des habitudes de déplacement corrélée à une politique de transport en commun efficiente et concurrentielle, doit permettre d'améliorer le quotidien de chacun. La qualité de vie quotidienne semble donc être mise en péril par l'augmentation de la circulation automobile ainsi que par l'ensemble des nuisances qu'elle génère (problèmes de stationnement, pollution, bruit, encombrements, stress, dangerosité des déplacements piétonniers, ...). La qualité de vie ne peut être reconquise qu'à travers la mise à disposition d'un réseau de transport en commun performant, fiable et adapté aux besoins du plus grand nombre. C'est pourquoi, comme le montre le **graphique III.54**, les professionnels évoquent l'importance du réseau de transport en commun dans sa diversité modale.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.54. Précisez le degré d'importance de la proximité des stations de tramway pour la qualité de vie quotidienne :

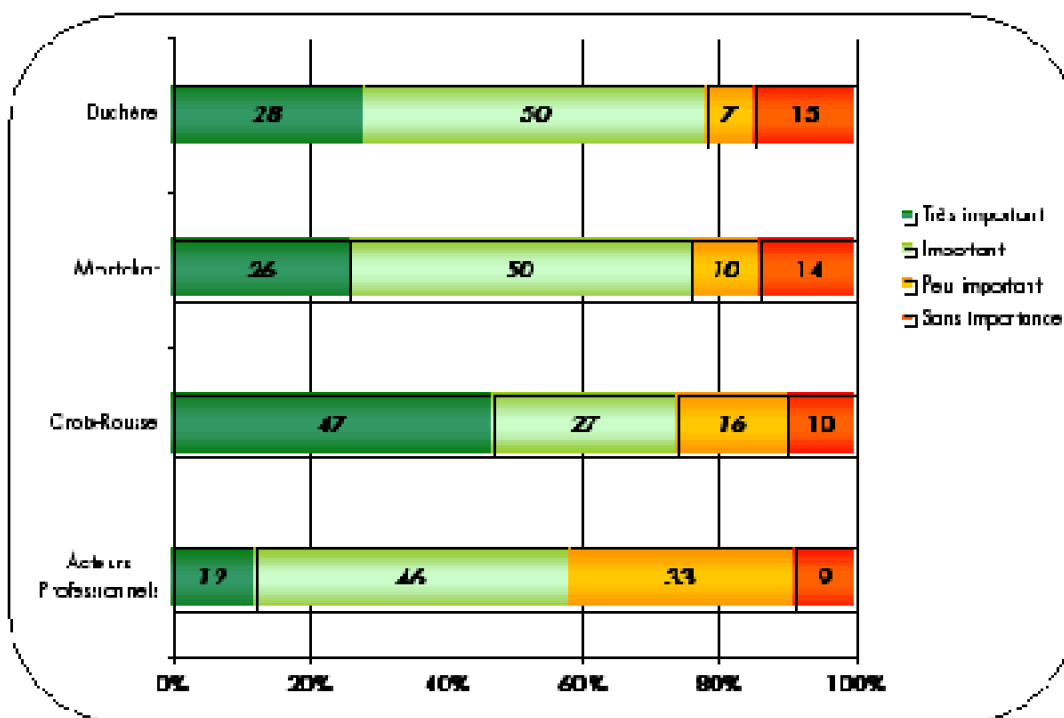
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les analyses précédentes concernant les transports et la localisation ont permis d'identifier la proximité des stations de métro et des arrêts de bus comme des critères fondamentaux pour la qualité du quotidien. Le regard professionnel porté sur les transports en commun est plus étendu et concerne l'ensemble des modes de transport lyonnais. Ils sont ainsi 82% à considérer que la proximité des stations de tramway participe à la qualité de vie quotidienne. Cette opinion n'est cependant pas partagée par les habitants des trois quartiers d'étude puisque un peu plus de la moitié des interviewés des quartiers de Montchat-Chambovet et de Centre Croix-Rousse ainsi que seulement 30% des habitants du Plateau de la Duchère attribuent de l'importance à cette proximité. À ce clivage perceptuel entre professionnels et habitants, s'ajoutent des disparités d'opinion entre les individus interrogés. Bien que les interviewés résident tous au sein de quartiers non connectés au réseau du tramway, ils portent un regard dissemblable sur l'importance du réseau de tramway : 57% des habitants de Montchat-Chambovet, 56% des résidents de Centre Croix-Rousse et seulement 30% des répondants du Plateau de la Duchère considèrent que la proximité des stations de tramway puisse participer à la qualité du quotidien. Il convient de plus de préciser que l'enquête intervient après une mise en service récente du tramway lyonnais. Celui-ci n'a donc pas forcément eu le temps d'imprégner les habitudes de déplacement des habitants. La vision des professionnels est quant à elle plus prospective. Ils considèrent que malgré son caractère récent, l'usage du tramway va contribuer au façonnement de nouvelles pratiques qui vont améliorer la qualité de vie quotidienne des lyonnais.

Pour les acteurs professionnels, la manière d'appréhender les problèmes de transports urbains reste cohérente et s'inscrit dans le respect de l'équilibre des différents modes de déplacement. Leur perception demeure en adéquation avec les préoccupations environnementales qu'ils énoncent comme la réduction de la pollution atmosphérique et la limitation du bruit lié à la circulation automobile. Ils confirment que la qualité de vie quotidienne dépend de la valorisation de l'intérêt général parfois au détriment de l'intérêt individuel. Les besoins et les exigences des habitants opèrent une rupture par rapport à ce discours professionnel à la fois cohérent, idéologique et consensuel en s'inscrivant en plein paradoxe.

Les habitants interrogés évoquent ainsi les dysfonctionnements inhérents à la circulation automobile et aux difficultés de stationnement sans pour autant remettre en cause leurs pratiques individuelles. Dans les perceptions citadines, la résolution de ces problèmes de transport ne dépend pas d'une évolution des modes de déplacement mais réside en partie dans l'adaptation de la ville aux besoins de l'automobile. L'analyse des résultats d'enquête démontre une profonde contradiction résidant dans l'absence de choix réel. Pour leur qualité de vie quotidienne, les habitants interrogés accordent une large importance à la proximité du réseau de transports en commun sans pour autant vouloir renoncer au déplacement individuel que permet l'automobile. Pour les habitants interrogés, la qualité du quotidien semble ainsi dépendre à la fois de la fluidité de la circulation automobile, de la réduction des embouteillages, de la disponibilité des places de parking, de la gratuité du stationnement tout en bénéficiant de la proximité des réseaux de transports en commun et de l'existence des structures qui facilitent et sécurisent les déplacements en vélo.

Comme le montre le **graphique III.55.**, les places de stationnement sur voirie n'ont pas, pour les uns et les autres, le même degré d'importance pour la qualité de vie quotidienne.



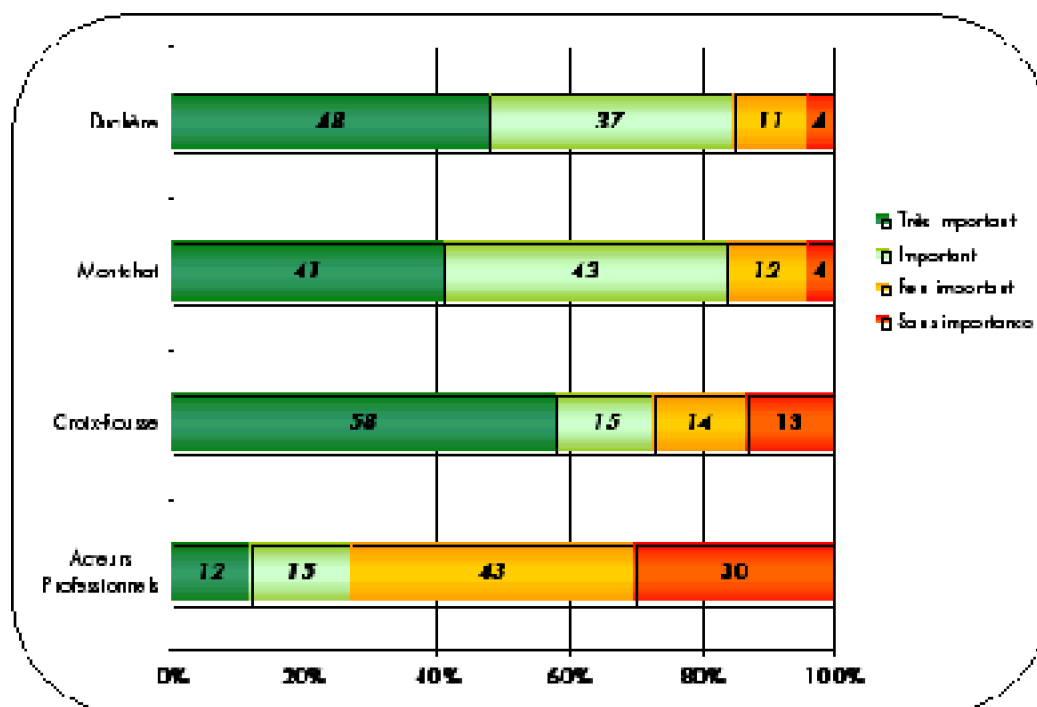
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.55. Précisez le degré d'importance du nombre de places de stationnement sur voirie pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

58% des acteurs professionnels allouent une importance à la quantité de places de stationnement alors que 78% des habitants du Plateau de la Duchère, 76% des interrogés de Montchat-Chambovet et 74% des résidents de Centre Croix-Rousse la jugent indispensable pour la qualité de vie au quotidien. Au delà de cette différence perceptuelle générale, il convient de noter que seul 12% des acteurs professionnels considèrent le nombre de places de stationnement comme très importante pour la qualité de vie quotidienne (contre 26% des habitants de Montchat-Chambovet, 28% du Plateau de la Duchère et 47% de Centre Croix-Rousse) alors qu'ils sont 33% à les juger peu importantes.

Une disparité encore plus marquée caractérise l'importance de la gratuité du stationnement. Habitants et professionnels s'installent ainsi dans des perceptions divergentes dans leur implication pour la qualité de vie au quotidien.



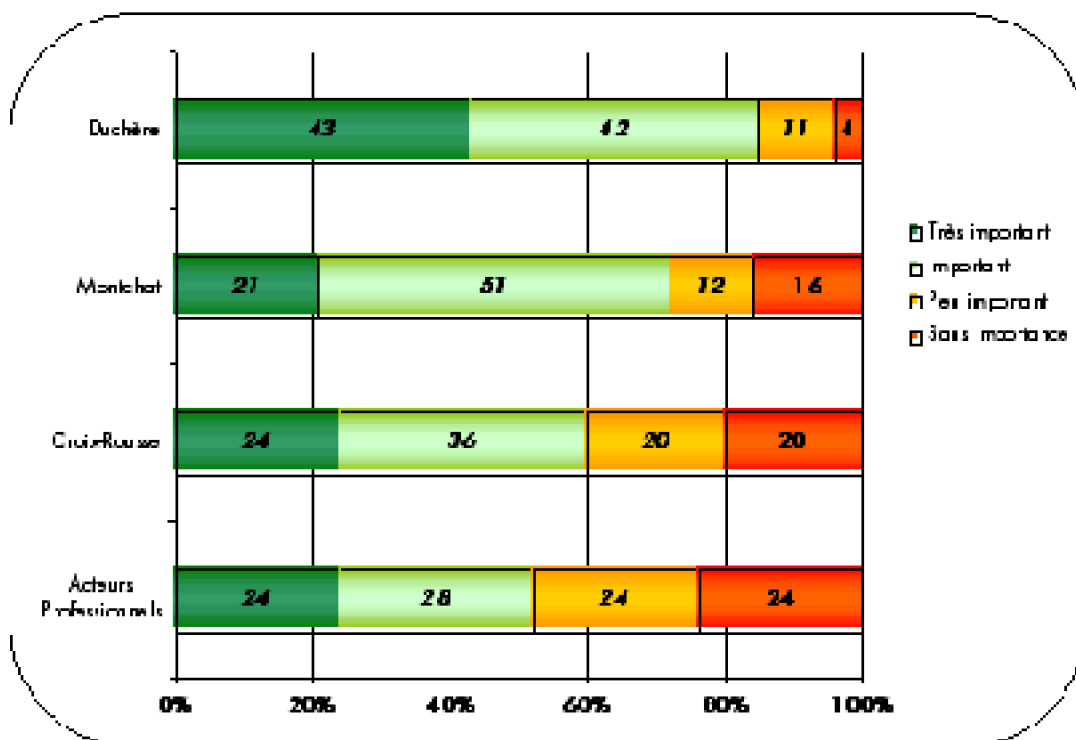
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.56. Précisez le degré d'importance de la gratuité du stationnement pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Le graphique ci-dessus illustre une profonde divergence perceptuelle. 85% des habitants du Plateau de la Duchère, 84% des résidents de Montchat-Chambovet et 73% des interviewés de Centre Croix-Rousse accordent une importance considérable à la gratuité des places de stationnement alors que seulement 27% des acteurs professionnels établissent un lien entre cette gratuité et la qualité de vie quotidienne. Ils ne sont plus que 12% à la considérer très importante alors que près de la moitié des habitants interrogés perçoivent cette gratuité comme très importante (58% pour Centre Croix-Rousse, 48% pour le Plateau de la Duchère et 41% pour Montchat-Chambovet).

L'importance de la présence des pistes ou bandes cyclable pour la qualité de vie ne fédère pas l'opinion des interrogés. Comme le montre le **graphique III.57.**, bien que les perceptions des habitants et des professionnels soient moins opposées, les résultats présentent néanmoins des dissemblances caractéristiques.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004

Graphique III.57. Précisez le degré d'importance de la présence de pistes ou bandes cyclables pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Il apparaît ainsi que 85% des habitants du Plateau de la Duchère, 72% des interrogés de Montchat-Chambovet et 60% des résidents de Centre Croix-Rousse considèrent que la présence de pistes ou bandes cyclables participent à l'agrément du quotidien. L'importance des infrastructures de déplacements en vélo ne semble pas pour autant unanime dans la mesure où seulement la moitié des acteurs professionnels partage cette perception.

Au regard de l'ensemble de ces résultats d'enquête, le transport et les modes de déplacement s'imposent comme un point culminant de la divergence perceptuelle de la qualité de vie quotidienne. Les acteurs professionnels s'inscrivent dans une chaîne cohérente de représentations s'appuyant à la fois sur la régulation voire la limitation des déplacements routiers, sur le développement des transports en commun tant en fréquences qu'en qualité de desserte, le tout s'inscrivant dans le respect des préoccupations environnementales axées sur la réduction du bruit et de la pollution liés à la circulation automobile. L'ensemble des perceptions forme ainsi un *corpus* rationnel relevant, il est vrai, davantage du discours d'intention que de l'action.

À l'inverse, les habitants s'inscrivent dans l'incohérence et le paradoxe. Leurs revendications sont à la fois diverses et contradictoires. Les habitants interrogés axent ainsi leur qualité de vie quotidienne sur des exigences multimodales prenant en compte le déplacement individuel que permet l'automobile et les besoins qui lui sont corrélés (fluidité

du trafic, nombre de places de parking, gratuité du stationnement). À cela s'ajoute le nécessaire besoin de l'accès au transport collectif et une sensibilité particulière au déplacement en vélo. Cette contradiction devient d'autant plus criante lorsque l'analyse perceptuelle des priorités environnementales montre que les habitants sont particulièrement sensibles à la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores liées à la circulation automobile. La réelle incompatibilité des attentes et des besoins des habitants en termes de transport résume la contradiction entre les discours et les pratiques individuelles qui dénotent une profonde absence de choix logique et raisonné. Comme le résumait fort justement un maire d'arrondissement, « *les gens veulent tout et leur contraire* ». Cette divergence de perception n'est pas sans conséquence sur l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

Globalement, ces spécificités mettent en relief les représentations singulières des acteurs professionnels issues d'affinités, de connaissances et d'activités particulières. Elles permettent également de constater une différence significative de perception entre les professionnels et les habitants en ce qui concerne certains éléments de l'ambiance de vie, la sécurité et surtout le transport. Cette analyse permet enfin de mettre en lumière des rapprochements perceptuels entre les professionnels et les habitants de certains quartiers comme Montchat-Chambovet sur le thème des équipements publics ou Centre Croix-Rousse pour les espaces publics et l'ambiance de vie.

Il convient à présent de dépasser cette connaissance fine des représentations de la qualité de vie quotidienne pour tendre vers la construction des critères de son évaluation. L'objet de ce troisième chapitre est donc d'expliquer et de légitimer la transformation de l'information perceptuelle en outils de mesure de la qualité de vie quotidienne. L'élaboration de ces critères d'évaluation ne peut se faire sans développer les orientations préalables au diagnostic, les arbitrages effectués et les renoncements nécessaires. Ce dernier chapitre se propose ensuite de replacer les résultats critériologiques dans une logique plus vaste d'évaluation de la qualité de vie et de discuter de la reproductibilité et des limites de la démarche.

## **CHAPITRE III. Du subjectif à l'objectif ou comment de la perception naît le critère d'évaluation**

La démarche qui s'impose maintenant à nous est d'organiser au mieux le passage du subjectif à l'objectif. L'enjeu est alors de s'appuyer sur les éléments perçus comme importants pour la qualité de vie quotidienne et jugés nécessaires à sa mesure pour donner corps à de véritables critères objectifs d'évaluation. Objectiver le subjectif sous-entend des choix qu'il nous faut légitimer et implique également d'abandonner un certain nombre de références qu'il convient d'expliquer. La richesse des perceptions recueillies permet une vision globale de la notion de qualité de vie dans la mesure où elle restitue l'ensemble des systèmes d'appréciation et de valeur des individus interrogés. Cependant la totalité de ce matériau ne peut être exploitable lors du diagnostic objectif de la qualité



de vie quotidienne. Il apparaît clairement d'une part, que tout n'est pas quantifiable et d'autre part, que toute quantification n'est pas satisfaisante. Il convient ainsi dans ce troisième chapitre de s'interroger sur la cohérence des choix possibles, sur la validité des orientations prises et de discuter des atouts et des limites de cette transformation de la perception en critère d'évaluation.

Il s'agit dans un premier temps d'explicitier les exigences et les contraintes dans lesquelles s'inscrit la transformation de la connaissance subjective et perceptuelle en critère objectif. Il convient ainsi d'énoncer les règles qui encadrent les choix et les arbitrages rendus nécessaires à la poursuite de notre démarche. Entre faisabilité, simplification, modélisation et disponibilité de la donnée, il s'agit de trouver une voie pour construire des critères d'évaluation. Celle-ci doit préalablement s'appuyer sur les axes consensuels de la qualité de vie quotidienne qu'il est ensuite indispensable de synthétiser.

Dans un second temps, il est essentiel de préciser, élément par élément, les possibilités d'une traduction quantitative des perceptions citadines de la qualité de vie quotidienne. Cette méthode heuristique qui consiste à partager les champs du possible et discuter de la faisabilité de cette construction, permet de faciliter la compréhension des orientations prises et d'en assurer la validité.

La dernière partie de ce troisième chapitre se propose de porter un regard critique sur l'ensemble des critères de mesure de la qualité de vie obtenus pour en préciser les atouts et les limites. Il s'agit également de confronter ces critères aux connaissances à la fois scientifiques et professionnelles d'ores et déjà mobilisées sur le sujet. Il convient enfin de formuler quelques précautions d'usage et de replacer cette réflexion critériologique dans un contexte plus vaste d'analyse urbaine.

## **1. Contraintes préalables d'arbitrage et synthèse perceptuelle**

---

Il semble incontestable que l'ensemble des perceptions de la qualité de vie mobilisé ne peut, dans son intégralité, nourrir le diagnostic urbain. L'exercice de la mesure de la qualité de vie quotidienne nécessite ainsi la transformation, la simplification voire même l'abandon de connaissances. La construction de ces critères d'évaluation ne peut se faire sans une part d'interprétation. Il convient simplement que celle-ci soit cadrée, justifiée et explicitée. Par conséquent, les choix qui guident la traduction quantitative de la perception doivent s'inscrire dans le respect de règles clairement énoncées et doivent répondre à des contraintes d'ordre méthodologique, statistique et géographique de taille. Il convient ainsi d'exposer les exigences nécessaires à la construction de critères de mesure et d'énoncer les axes consensuels d'évaluation de la qualité de vie quotidienne sur lesquels elle s'appuie.

### **1.1. Exigences et contraintes du diagnostic urbain de la qualité de vie quotidienne**

L'analyse des perceptions de la qualité de vie quotidienne ne constitue pas en soi un matériau directement utilisable. Cette première approche d'identification et de mobilisation

des éléments structurants cette notion en appelle à une seconde qui consiste à faire correspondre à chaque perception un critère objectif de mesure. Cette adaptation du subjectif à l'objectif implique nécessairement une interprétation. Dans la mesure où les représentations de la qualité de vie quotidienne ne peuvent servir, en état, de base de référence à son évaluation, il est donc nécessaire de transformer la projection subjective des individus en paramètres de mesure. Cette translation ne peut s'effectuer sans interprétation. L'exercice de conversion doit alors être entrepris et vécu comme un passage obligé, nécessaire à l'avancée de la démarche globale et indispensable à l'exercice même d'évaluation. Celui-ci doit cependant s'inscrire dans le respect de règles simples et préalablement évoquées. L'énonciation de ces règles a pour effet de limiter au maximum les risques de « *déviance* » de l'interprétation et offre un cadre à la méthode de « *conversion* ».

Nous avons ainsi procédé de la manière suivante. Considérant dans un premier temps la nature des perceptions consensuelles donnant corps à la qualité de vie quotidienne, nous avons cherché à les mettre en adéquation avec une donnée quantifiable. À travers une démarche purement pragmatique, il s'agit d'identifier une source de données à la fois disponible et rapidement mobilisable. À cette contrainte de disponibilité de la donnée s'ajoute, pour des raisons de référentiel géographique ultérieurement développées, la nécessité de disposer d'une donnée la plus fine et la plus brute possible. Cette base d'information doit ensuite permettre la construction d'indices satisfaisants à l'égard de l'interprétation des éléments issus des perceptions individuelles. C'est en respectant ces règles et ces exigences que la reproductibilité de la démarche donne tout son sens à la transformation de la perception subjective en critère objectif.

L'évaluation de la qualité de vie quotidienne nécessite ainsi de disposer de données quantitatives décrivant de manière adéquate les caractéristiques jugées nécessaires à l'agrément du quotidien. Ces données doivent être disponibles, facilement mobilisables et généralisées sur l'ensemble du territoire d'étude, à savoir la commune de Lyon. De plus ces informations doivent être adaptées au système de référence géographique de l'étude nécessitant des données brutes, non agrégées et géoréférencées. À partir de ce matériau spécifique, l'élaboration d'indicateurs simples ou complexes permet à la fois de mesurer un phénomène particulier et de qualifier le territoire lyonnais en fonction des caractéristiques de celui-ci.

Pour aborder avec sérénité cette démarche, il convient d'être conscient de la nécessité de simplifier voire de réduire l'information subjective initiale. Cette conversion semble néanmoins légitime. Loin de négliger la perte de réalité qui lui est associée, il semble indispensable de revendiquer l'objectivation de la réalité qu'elle permet et les perspectives de mesure rendues possibles par cette transformation. Ce procédé offre ainsi la possibilité de simplifier l'information mais surtout de la valoriser (approfondissement du thème étudié, modélisation des données). Il ne s'agit pas de filtrer l'information mais au contraire de la rendre lisible et intégrable au diagnostic urbain. Pour ce faire, il convient d'opérer des choix raisonnés qui nécessitent des synthétisations, des simplifications voire des renoncements.

L'objectivation du subjectif exige parfois le sacrifice d'une partie de la connaissance. Il est bien évident que tout n'est pas quantifiable. Il ne s'agit pas de tout vouloir mesurer et

encore moins ce qui ne l'est pas. Lorsque les individus interrogés s'expriment sur l'importance de la beauté architecturale ou la convivialité, notre démarche se heurte à la limite de l'approche quantitative. La beauté, les relations de voisinage, la qualité du lien social ou la notion de convivialité sont des notions purement subjectives qui ne permettent pas de transformation objective. Certes, ces problématiques sont largement abordées en sociologie ou en anthropologie par des approches qualitatives approfondies. Ces monographies sociales mobilisent des méthodes et produisent des connaissances qui ne conviennent pas aux exigences d'un diagnostic quantitatif généralisé à l'échelle vaste d'une commune. C'est sous la contrainte qu'il nous a fallu faire le constat que l'évaluation objective de la qualité de vie quotidienne oblige à l'abandon d'un certain nombre d'éléments jugés nécessaires à la vue des perceptions professionnelles et citadines mais estimées, à la vue des exigences de la mesure, inaptés par l'analyste.

Il convient à présent de faire l'inventaire des éléments perçus comme nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Pour des raisons d'intelligibilité et de commodité, ce recensement est présenté de manière thématique. Chacun de ces éléments sera ensuite individuellement discuté afin d'évaluer les possibilités de sa traduction quantitative.

## **1.2. Des axes consensuels d'évaluation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais**

Grâce à l'analyse transversale de l'ensemble des résultats d'enquête, il devient possible de dresser le bilan perceptuel des critères d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Notre approche, pour mesurer la qualité de vie des lyonnais, ne considère en effet que les éléments nés d'un consensus réel. Cette démarche de sélection symbolise la première étape d'intervention sur le matériel subjectif. Il ne s'agit pas d'axer le diagnostic urbain sur l'ensemble des caractéristiques suggérées mais uniquement sur celles qui ont été évoquées massivement et de manière constante quelque soit le profil des interviewés. Cette désignation est rendue nécessaire par la volonté d'asseoir la mesure sur des références partagées. Il s'agit en effet d'apprécier la qualité de vie en fonction de critères ayant du sens pour le plus grand nombre. Ce choix se pose donc sur les caractéristiques emblématiques de la conscience collective.

En considérant initialement les perceptions individuelles pour envisager la construction d'une vision collective de la qualité de vie quotidienne, notre approche continue de s'inscrire dans les fondements de l'individualisme méthodologique. Ce sont dans les singularités et les complexités individuelles que nous cherchons les clefs d'une compréhension plus globale et générale des phénomènes sociaux. Il s'agit donc de « *modéliser* » les perceptions individuelles en s'appuyant sur la synthèse de la connaissance des significations subjectives des représentations individuelles telles qu'elles transparaissent dans leurs discours. Face à la multitude des cas de figures, le processus indispensable de simplification propose le produit agrégé de ces perceptions particulières. Il s'agit alors de construire une représentation simplifiée et abstraite de la qualité de vie quotidienne à partir des régularités de représentations individuelles. L'élaboration de cette simplification et de cette abstraction donne donc naissance à un modèle de mesure partagé de la qualité de vie quotidienne.

Comme l'illustre la **figure III.3.**, l'ensemble des critères d'évaluation de la qualité de vie quotidienne, subjectivement identifiés par les individus, peuvent se structurer de la manière suivante. Dans le domaine des transports et des déplacements, la qualité de vie quotidienne semble dépendre d'un certain nombre d'éléments. La proximité des stations de métro et des arrêts de bus participent à l'agrément du quotidien. L'incidence de la proximité des arrêts de tramway a été jugée plus relative. La sécurité du piéton s'est également imposée comme un critère fondamental pour l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

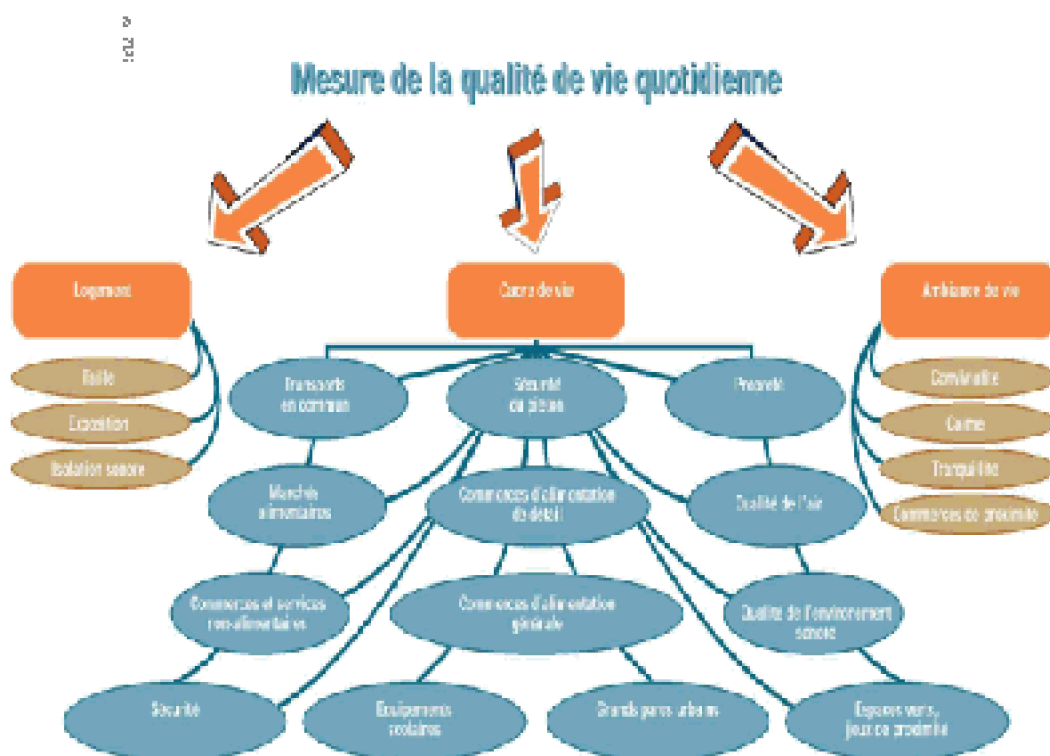


Figure III.3. Critères subjectifs d'évaluation de la qualité de vie quotidienne lyonnaise

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Notre projet vise l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des milieux résidentiels. Cet exercice de mesure nécessite d'apprécier la fonctionnalité des cadres de vie. La qualité de vie quotidienne semble ainsi dépendre des potentialités commerciales des espaces. C'est à travers la présence de commerces à la fois ciblés et divers comme les

commerces d'alimentation de détail, d'alimentation générale, les commerces et les services non alimentaires et les marchés alimentaires, que le territoire puise une certaine qualité. L'existence de ces commerces est perçue comme nécessaire aux activités quotidiennes des habitants. Cette vitalité commerciale participe au bon fonctionnement des quartiers tout en conditionnant le dynamisme et l'agrément des ambiances de vie.

En ce qui concerne les équipements et les espaces publics, les revendications sociétales se portent sur les équipements scolaires, les espaces verts, les parcs équipés de jeux d'enfants et les grands parcs urbains. La perception des équipements scolaires s'inscrit dans l'exigence particulière de la continuité du cursus et considère pour la qualité de vie tout à la fois l'importance des écoles maternelles, des écoles primaires, des collèges et des lycées. Que la population ait ou non des enfants en âge d'être scolarisés, les établissements scolaires correspondent à la satisfaction de réels besoins tout en participant à la mouvance, l'animation et donc la vitalité des quartiers d'habitation. Les exigences en termes d'espaces publics se déclinent à deux échelles. La qualité de vie quotidienne exige à la fois des espaces de détente et de jeux de proximité s'inscrivant dans des pratiques quotidiennes mais nécessite également des espaces plus vastes et polyfonctionnels.

Les qualités environnementales dont semblent dépendre la qualité de vie quotidienne se structurent autour de trois axes spécifiques que sont la propreté des rues, la qualité de l'air et la qualité des environnements sonores. Les préoccupations environnementales évoquent ainsi des champs différents. L'opinion publique demeure néanmoins particulièrement sensible aux désagréments voire aux nuisances liées à la circulation automobile (pollution atmosphérique et bruit).

En terme d'habitat, les critères d'appréciation qui semblent nécessaires à la qualité de vie quotidienne en renforçant le lien subjectif d'attachement, la satisfaction, et le bien-être des habitants, sont au nombre de trois. La taille du logement, son exposition et la qualité de son isolation sonore sont ainsi les caractéristiques jugées indispensables à l'espace intime du logis pour être agréable à vivre. Les éléments qui permettent d'évaluer la qualité des logements et conditionnent plus largement la qualité du quotidien sont définis par les atouts intrinsèques de l'habitation alors que la nature des bâtiments et la structure des parties communes semblent plus secondaires.

La sécurité s'impose comme un élément fondateur de la qualité de vie quotidienne. Bien que son implication dans les systèmes de représentation et d'attribution de valeur soit discutée à la marge, la sécurité du citoyen, la possibilité qui doit lui être donnée de vivre en toute quiétude et sérénité favorise unanimement la qualité de vie au quotidien. La sécurité semble dépendre étroitement du sentiment de sécurité. Elle s'apparente ainsi au fait de se sentir à l'abri de l'incivisme, du manque de respect, du vandalisme, des dégradations ou des agressions verbales,... La qualité de vie quotidienne semble donc être subjectivement liée à la sécurité et au sentiment de tranquillité qu'elle procure.

Les éléments qui permettent de définir un quartier agréable à vivre dépendent de la convivialité des espaces de vie, du calme et de la tranquillité des quartiers et de la présence de commerces de proximité. Ces caractéristiques conditionnent enfin subjectivement des ambiances de vie harmonieuses et plaisantes qui participent à rendre

la vie des quartiers agréable.

Ayant déterminé les axes consensuels et subjectifs de mesure de la qualité de vie quotidienne, il convient à présent de tendre vers l'identification des critères objectifs de cette notion. Il s'agit donc de réfléchir à la transformation des perceptions citadines et de considérer pour chacun des éléments énoncés les possibilités de sa traduction quantitative.

## **2. De la perception de la qualité de vie quotidienne aux critères d'évaluation : vers une nécessaire traduction quantitative**

---

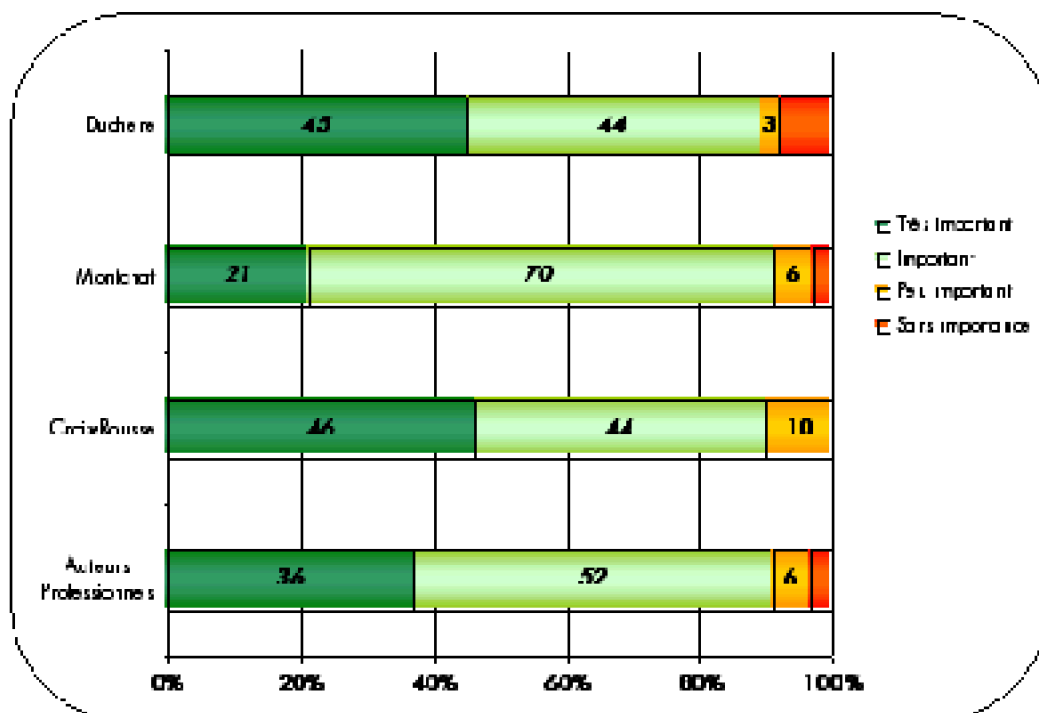
Il est à présent nécessaire de reprendre les différents axes consensuels de mesure de la qualité de vie quotidienne et d'évaluer pour chacun des éléments qui les composent la faisabilité de cette construction critériologique. Nous allons ainsi prendre soin de faire l'inventaire des possibles, d'expliquer les arbitrages effectués, de justifier nos choix et de faire parfois le constat des limites de la démarche quantitative qui implique le sacrifice et l'abandon de certaines informations.

### **2.1. Les transports en commun : considération du réseau ou approche modale ?**

La proximité des stations de métro et des arrêts de bus s'est imposée comme un critère structurant de la qualité de vie quotidienne, alors que la proximité des arrêts de tramway a été plus controversée. Seuls les acteurs professionnels intègrent le réseau du tramway à leur système de représentation de la qualité de vie. 82% d'entre eux considèrent ainsi que la proximité des stations de tramway participe à la qualité de vie quotidienne alors que ce sentiment demeure bien plus mitigé dans les représentations citadines : 57% des habitants de Montchat-Chambovet, 56% des résidents de Centre Croix-Rousse et seulement 30% des répondants du Plateau de la Duchère considèrent le réseau de tramway contributif à la qualité de vie quotidienne. Cette divergence perceptuelle semble avoir deux explications. La première est d'ordre géographique. Aucun des trois quartiers d'étude n'est en effet relié au réseau du tramway. Cet éloignement géographique peut expliquer la non prégnance de ce mode de déplacement dans les représentations et les consciences des personnes interrogées. Il semble évident que les individus fassent plus facilement référence et parlent mieux de ce qu'ils connaissent, pratiquent et côtoient au quotidien. En deuxième lieu, cette différence de représentation s'explique par le caractère récent de la mise en service du réseau de tramway lyonnais. L'enquête par questionnaire auprès des habitants a été réalisée entre les mois de décembre 2001 et avril 2002. À cette époque, les deux lignes du tramway n'avaient qu'une faible antériorité sur le territoire lyonnais. Ce réseau a en effet été mis en service en janvier 2001 ce qui peut expliquer que les lyonnais, et de surcroît ceux qui ne résident pas à proximité du réseau, n'aient pas encore intégré ce nouveau mode à leurs habitudes de déplacement. Cette explication circonstancielle de distance perçue et de non assimilation du tramway par la population, n'empêchent pas les acteurs professionnels d'avoir une vision plus prospective qui intègre immédiatement le tramway au réseau de transport en commun

lyonnais et l'assimile aux pratiques des habitants.

De plus, au regard de l'ensemble des résultats d'enquête, le réseau de transport collectif semble être considéré dans sa globalité sans aucune distinction modale. Lors des questions ouvertes traitant de la localisation ou des modes de déplacement, l'importance des transports en commun s'impose à travers la notion de réseau. De plus, comme l'illustre le graphique suivant, en termes de temps et de mode de déplacement, les individus interrogés considèrent prioritairement l'importance de l'accès au centre ville en transport en commun au détriment du déplacement automobile.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Graphique III.58. Précisez le degré d'importance du temps d'accès au centre ville en transports en commun pour la qualité de vie quotidienne :

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La très grande majorité des interviewés, entre 88% et 91%, juge ainsi le réseau de transports en commun structurant pour la qualité de vie quotidienne. Par croisement des informations obtenues, il apparaît clairement que le lien subjectivement défini entre la qualité de vie et les transports en commun puisse être étendu à l'ensemble du réseau sans opérer de distinction entre les modes (métro, bus et tramway). Pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie au quotidien, nous avons donc fait le choix de ne pas scinder le réseau de transport collectif et de considérer à la fois les stations de métro, les arrêts de bus et les stations de tramway. Cette considération globale en termes de proximité des transports en commun, permet de compléter à la marge et d'élargir quelque peu le champ de réflexion du diagnostic. Cette translation qui consiste à abandonner une perception modale au profit de la prise en compte du réseau dans son intégralité correspond à notre sens à une interprétation marginale qui permet néanmoins d'avoir une

vision globale de l'offre en transports en commun.

## **2.2. De la sécurité du piéton à l'accidentologie**

La sécurité du piéton s'est imposée comme un critère fondamental de la qualité de vie quotidienne. Pour évaluer quantitativement la sécurité du piéton, il est nécessaire de passer de la notion de « *sécurité* » à la notion « *d'accident* » ou « *d'accidenté* ». Cette interprétation certes limitée de l'information permet néanmoins de transformer le principe de sécurité en fait mesurable. La sécurité du piéton telle qu'elle a été subjectivement identifiée trouve sa traduction quantitative dans la fréquence, le nombre, la densité ou la gravité des accidents de la route constatés et recensés par les services compétents.

À la vue des résultats perceptuels, l'analyse aurait pu se concentrer uniquement sur les accidents de la circulation mettant en cause des piétons. Il est cependant apparu plus judicieux de porter un regard global sur le thème de la sécurité routière. La prise en considération de la sécurité du piéton pour la qualité de vie quotidienne symbolise moins la peur réelle de l'accident que le sentiment de dangerosité inhérent aux infrastructures routières ou aux déplacements piétonniers. Ayant exposé notre point de vue au responsable de la Direction de la Voirie du Grand Lyon et aux techniciens ayant la responsabilité de la gestion des accidents de la route, il est apparu pertinent de ne pas extraire l'analyse des accidents piétonniers du contexte général de l'accidentologie. Il a ainsi été jugé opportun d'élargir la problématique de la sécurité du piéton à celle de l'accidentologie.

L'appréhension du piéton, la sensation de danger et le sentiment d'insécurité générés par la traversée d'un passage piéton ou le franchissement d'un croisement s'expliquent largement par la dangerosité des voies ou des carrefours. Ces ressentis sont profondément alimentés par le nombre d'accidents mettant en cause des piétons. Ce type d'accident heurte bien évidemment la sensibilité et les consciences collectives. Seulement, le sentiment d'insécurité naît également d'une représentation plus large de la dangerosité des territoires. Un croisement caractérisé par une fréquence importante d'accidents graves ou non engendre dans la perception des individus un sentiment de crainte et d'inquiétude qui vient nourrir le sentiment de mise en danger. C'est pourquoi nous avons considéré que l'appréciation de la sécurité du piéton doit être mesurée par l'analyse des accidents mettant en cause des piétons mais ne peut faire abstraction de l'analyse globale de l'accidentologie. La distinction entre les accidents exclusivement automobiles et les accidents piétonniers affine l'analyse mais la considération de l'accidentologie dans son ensemble permet d'optimiser la perception citadine, d'élargir notre vision de la qualité de vie et de parfaire le diagnostic d'évaluation.

## **2.3. De la perception des commerces et des services au choix de leur nomenclature**

L'analyse des résultats d'enquête permet à de nombreuses reprises d'affirmer l'importance fondamentale des commerces et des services de proximité. Qu'ils s'agissent des entretiens ou des questionnaires, que le répondant soit un professionnel ou un habitant, tous s'accordent à penser que les commerces et les services participent



largement à la fonctionnalité des territoires, à l'agrément des cadres de vie, au dynamisme et à l'animation des quartiers. L'enjeu est alors d'identifier avec précision la nomenclature des commerces et services de référence. Cette reconnaissance a été largement guidée par la structure même du questionnaire administré à l'ensemble des répondants. Celui-ci évoquait tour à tour la présence de commerces d'alimentation de détail (boulangeries, boucheries, primeurs, ...), de commerces d'alimentation générale (épiceries, supérettes, supermarchés, ...), de commerces et services non alimentaires (tabacs presses, postes, banques, pharmacies, médecins, ...), de commerces d'équipement de la personne (magasins de vêtements, de chaussures, parfumeries, bijouteries, ...), de commerces liés aux loisirs (bars, restaurants, cinémas,...) et la présence de marchés alimentaires. La formulation des questions est suffisamment détaillée pour encadrer le choix des critères nécessaires à la mesure de la qualité de vie quotidienne. Comme nous l'avons préalablement précisé, les commerces et les services jugés nécessaires à la qualité du quotidien se structurent autour des commerces d'alimentation générale et de détail, les commerces et services non alimentaires et des marchés alimentaires. L'identification de cette typologie appelle à présent une traduction normative des commerces évoqués. Il s'agit ainsi de tendre vers une nomenclature précise de commerces associés à la qualité de vie quotidienne. Pour ce faire, nous avons recensé l'ensemble des établissements qui pouvait correspondre au type de commerces subjectivement identifié.

Pour les commerces d'alimentation de détail, nous avons retenu les charcuteries, les boulangeries, les pâtisseries, les commerces de détail de surgelés, de fruits et légumes, de viandes, de poissons, de pains, de boissons, de produits laitiers ainsi que les commerces alimentaires spécialisés (épiceries fines ou commerces d'alimentation ethnique). Les commerces d'alimentation générale sont complétés par les supérettes, les supermarchés et les magasins populaires (comme par exemple Leadel, ED, ...). Les hypermarchés n'ont pas été intégrés au diagnostic dans la mesure où ils semblent répondre à des logiques de proximité, de déplacements et de pratiques différentes. Les zones d'activités auxquelles sont associées les hypermarchés sont davantage assimilés à une dégradation de la qualité de vie (fréquentation, nuisances sonores, embouteillages, insécurité, dégradation visuelle du paysage, ...) qu'à des facteurs de son amélioration. Les commerces et les services non alimentaires se structurent autour de la présence de commerces de détail (tabacs, livres, journaux et papeterie, fleurs, cordonnier, blanchisserie), autour de services spécifiques (postes nationales, banques et caisses d'épargne, coiffure, soins de beauté), autour de commerces et de services liés à la santé (commerces de produits pharmaceutiques et d'articles médicaux, laboratoires d'analyses médicales, activité des auxiliaires médicaux) auxquels nous avons ajouté la présence des médecins généralistes (les spécialistes répondant à notre sens à des besoins spécifiques et ponctuels dont l'exigence de proximité n'est pas forcément le critère de choix). Le critère des marchés alimentaires étant suffisamment explicite, aucune interprétation n'a été utile. Pour évaluer la qualité de vie quotidienne, nous avons ainsi uniquement retenu les linéaires de marchés exclusivement alimentaires et les marchés mixtes (marchés alimentaires et artisanat par exemple).

#### **2.4. Des équipements scolaires ciblés**

La problématique du lien entre les équipements publics et la qualité de vie quotidienne a permis de mettre en évidence l'importance des écoles maternelles, des écoles primaires, des collèges et des lycées. L'objectivation de ces critères ne laisse que peu de place à l'interprétation. Il a tout de même été nécessaire d'encadrer davantage notre approche en opérant des choix plus idéologiques que méthodologiques. Dans un premier temps, nous avons tenu à considérer l'offre scolaire gratuite et accessible à tous, c'est pourquoi nous avons uniquement tenu compte des établissements scolaires publics. Il s'agit d'envisager la problématique des équipements scolaires et la proximité des établissements en termes d'offre et de service public. C'est pourquoi nous avons tenu, lorsque les établissements d'enseignement sont concernés, à prendre en considération les périmètres scolaires qui déterminent l'aire de recrutement des différentes structures. La prise en compte de la carte scolaire permet donc de considérer l'établissement dans la réalité de son fonctionnement et la matérialité de ses attributions. Les établissements d'enseignement préélémentaire et élémentaire sont ainsi soumis à des périmètres spécifiques élaborés par le service de la petite enfance de la municipalité alors que l'attribution des collèges s'effectue par regroupement des périmètres des écoles primaires et celle des lycées par regroupement de périmètres des collèges.

Nous avons, dans un second temps, été contraint de définir les établissements d'enseignement secondaire pouvant rendre compte de la problématique de la qualité de vie quotidienne. Compte tenu de la diversité des enseignements proposés qui recouvre à la fois des filières d'enseignement général, des cursus technologiques et professionnels, une réflexion a du être menée pour orienter au mieux notre diagnostic. Afin d'asseoir l'évaluation sur des conditions « ordinaires » d'enseignement, nous avons pris en compte les lycées d'enseignement général et technologique. Cette sélection permet donc de décrire les opportunités de scolarisation axées à la fois sur une offre publique, laïque et non spécialisée d'enseignement.

## **2.5. De la diversité typologique à la considération globale des espaces verts publics urbains**

Les résultats d'enquête font état de l'importance des espaces de jeux et de loisirs pour la qualité de vie quotidienne. Le détail des informations recueillies démontre l'intérêt porté à la fois aux espaces verts de proximité, aux parcs équipés de jeux d'enfants et aux grands parcs urbains. Le passage de la perception subjective à la connaissance objective ne pose, a priori, pas de problème important. Ayant confirmé l'existence et la mise à disposition des données, nous nous sommes interrogés sur la manière de traiter cette information. Globalement, les espaces verts de proximité équipés ou non de jeux d'enfants et les grands parcs répondent à des logiques de pratique, de déplacement, d'usage ou de polarité différentes. La morphologie de la ville de Lyon est à cet égard spécifique puisqu'elle s'appuie à la fois sur des espaces verts de taille et de nature très diversifiées allant du jardin « *de poche* » de quelques dizaines de mètres carré aux parcs urbains d'agglomération de plusieurs dizaines d'hectares.

Face à cette diversité typologique et compte tenu de l'hétérogénéité des usages possibles, l'examen des espaces verts suppose d'effectuer des choix analytiques. Compte tenu de la nature du terrain d'étude, l'analyse considère exclusivement les espaces

publics. Dans un contexte urbain différent, voire davantage périurbain, cette considération n'aurait pu être suffisante et nécessiterai par exemple l'étude des espaces verts privés. Une fois encore, il s'agit d'évoquer les potentialités publiques et l'offre collective en espaces verts du centre de l'agglomération lyonnaise.

Le second arbitrage concerne l'agrégation ou la séparation des différents types d'espaces. Comme nous l'avons précédemment évoqué, ils sont au nombre de trois à avoir été subjectivement associé au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne. L'enjeu est alors de savoir s'il est nécessaire ou non d'avoir une vision globale du sujet. Dans un premier temps, il convient de noter que les individus interrogés n'ont pas fait état d'une perception séparatiste. Lorsque la question leur a été posée d'évoquer les espaces publics participant à l'amélioration de la qualité de vie quotidienne, les répondants n'ont procédé à aucune distinction, ni en terme d'échelle, ni en terme d'usage. Il ne semble donc pas nécessaire d'opérer des différenciations qui n'ont pas été validées par les représentations citadines et professionnelles. À cet élément fondamental de respect du matériau subjectif s'ajoute la spécificité du fonctionnement urbain lyonnais. La présence des grands parcs au cœur de l'agglomération génère une forte implication dans le tissu urbain créant ainsi une familiarité de proximité et des pratiques plus systématiques. Bien que l'attractivité des espaces verts et la diversité des usages doivent être abordées de manière spécifique en fonction des différents types d'espaces considérés, nous avons tenu à orienter l'évaluation de la qualité de vie quotidienne sur l'examen précis et global des espaces verts publics urbains recouvrant à la fois les espaces verts de proximité, les parcs équipés de jeux d'enfants et les grands parcs. Une analyse dissociée ne fait donc l'objet d'aucune approbation collective et ne se justifie en rien. Compte tenu de la particularité du fonctionnement urbain lyonnais, elle n'a été ni confirmée par les résultats d'enquête, ni jugée nécessaire à la compréhension du territoire et n'aide donc pas à la mesure de la qualité de vie.

## **2.6. Des préoccupations environnementales aux nécessaires modélisations de l'information**

Les perceptions environnementales en matière de qualité de vie se structurent autour de préoccupations majeures et fédératrices. La qualité de vie quotidienne est ainsi associée à la fois à la propreté des rues, à la qualité de l'air et à la qualité des environnements sonores. Les trois éléments perçus comme nécessaires à la qualité et à l'agrément des espaces de vie sont particulièrement hétérogènes et font référence à des domaines, des sources et des sciences spécifiques. Pour chacun des trois thèmes évoqués, il convient de trouver une information à la fois disponible, techniquement mobilisable, décrivant au mieux le phénomène et généralisable sur l'ensemble du territoire d'étude. Cette transformation de la perception subjective en critère objectif de mesure n'est pas sans difficulté. Le procédé a été systématiquement le suivant. Pour chacune des thématiques évoquées, nous avons fait l'inventaire des connaissances disponibles auprès des instances de gestion de la Ville de Lyon ou de la Communauté Urbaine de Lyon, des organismes de recherche ou des centres d'études techniques compétents. Le constat a été chaque fois le même : les informations mobilisables étaient soit inexistantes, soit inadaptées, soit en nombre insuffisant. Nous avons ainsi pris le parti d'utiliser les

matériaux existants pour ainsi les transformer, les adapter et les optimiser. Compte tenu des caractéristiques et de la complexité des éléments abordés, cette traduction quantitative nécessite le passage à des modélisations spécifiques.

En ce qui concerne la propreté des rues, l'évaluation de la qualité de vie quotidienne repose sur la mise en équation du schéma prospectif des fréquences de nettoyage des rues élaboré sur l'ensemble du territoire du Grand Lyon. Cette modélisation permet d'envisager la programmation fréquentielle des passages de nettoyage par tronçon de rue en fonction à la fois de l'attractivité, des fonctions et des usages du territoire. L'interprétation nécessaire à l'élaboration d'un critère quantitatif de propreté implique donc de construire l'évaluation de la qualité de vie non pas sur l'appréciation réellement observée de la propreté des rues de Lyon mais davantage sur une projection de cette notion de propreté modélisée par des fréquences de nettoyage. Cette transformation de la représentation subjective en modèle de mesure ne permet effectivement pas de restituer « *la réalité* » perceptible du phénomène mais offre néanmoins la possibilité d'intégrer une dimension modélisée de la propreté au diagnostic urbain de la qualité de vie quotidienne.

Concernant la qualité de l'air, aucune information disponible à l'échelle fine de la commune de Lyon n'a pu être trouvée. Il a donc fallu envisager la construction de données propres. Dans un premier temps, nous avons dû répondre à deux questions : « *qu'est-ce que la qualité de l'air ?* » et « *quels sont les indicateurs qui peuvent nous permettre de la mesurer ?* ». Après avoir pris contact avec les différentes associations agréées de surveillance de la qualité de l'air comme par exemple COPARLY (COMité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise), Air Paris (association chargée de surveiller la qualité de l'air sur l'ensemble de la région Ile de France), Prév'air (prévention et observations de la qualité de l'air en France et en Europe), les constats sont les mêmes. L'essentiel des polluants qui nuisent à la qualité de l'air est lié au trafic routier. Les autres sources de pollution peuvent être assimilées à une pollution « *de fond* ». La circulation routière génère ainsi la pollution la plus préoccupante pour la qualité de l'air. La répartition de cette pollution automobile s'impose donc comme le facteur de différenciation des territoires. Afin de caractériser les niveaux de pollution d'origine routière à l'échelle de la rue sur l'ensemble de la ville de Lyon, nous n'avons pu directement utiliser les résultats de mesure des stations de surveillance de la qualité de l'air jugés inadaptés à notre démarche par leur trop grande précision et leur nature inévitablement ponctuelle. Une méthode de modélisation de la dispersion des polluants émis par le trafic routier est donc nécessaire. Cette modélisation implique une mobilisation importante de données, des techniques de traitement de l'information spécifique et des connaissances particulières. Loin d'être parfaite, cette méthode de modélisation doit néanmoins permettre d'obtenir une estimation des concentrations de polluants sur une période annuelle moyenne et un territoire étendu. Cette modélisation semble être le seul moyen à la fois fiable et réalisable d'intégrer l'appréciation de la qualité de l'air à l'évaluation de la qualité de vie lyonnaise.

Au regard des représentations citadines et professionnelles, la qualité des environnements sonores a été largement identifiée comme un critère décisif pour la qualité de vie quotidienne. Le bruit associé à la circulation routière s'est ainsi imposé

comme facteur majeur de pollution sonore. Compte tenu des sources d'informations disponibles et de l'exigence d'utiliser une donnée caractérisant l'ensemble du territoire d'étude, l'élaboration d'une modélisation de la propagation du bruit semble inévitable. Comme l'appréciation de la qualité de l'air, celle-ci suppose une compréhension particulière du phénomène étudié, impliquant la mobilisation de données spécifiques, des outils de traitement adaptés et des connaissances singulières.

L'approche environnementale de la qualité de vie quotidienne nécessite d'investir des domaines de compétences et des sphères techniques caractéristiques. Elle suppose ainsi de construire des modèles de mesure singuliers. Ces démarches de modélisation, d'estimation, de diffusion de l'information, certes, produisent des représentations simplifiées des phénomènes étudiés. Elles ne restituent pas la « *réalité* » elle-même mais permettent néanmoins de construire une image de cette réalité la plus satisfaisante et la plus juste possible. Loin d'être des exercices simples et aisés, ces modélisations sont cependant les seuls moyens d'intégrer ces dimensions de propreté, de qualité de l'air, de qualité des ambiances sonores à l'évaluation de la qualité de vie au quotidien.

### **2.7. La difficile traduction quantitative des critères d'habitat**

Pour la qualité de vie quotidienne, l'habitat se décline à travers la taille du logement, la qualité de son isolation sonore et l'exposition de la résidence. La nature de l'exposition des logements, à savoir l'exposition unique, la double exposition et l'identification cardinale (nord, est, sud, ouest) des résidences principales est un élément particulièrement difficile à saisir. Il n'existe aucune donnée disponible recensant et caractérisant l'orientation des logements. Force est de constater l'inadaptation de l'information quantitative à l'expression des représentations subjectives, nous avons dû abandonner ce critère d'exposition des logements.

La qualité de l'isolation sonore a bénéficié d'une investigation plus grande. La donnée brute caractérisant les priorités acoustiques des logements ou définissant leur qualité d'insonorisation n'existe pas en état. Nous avons donc cherché à recomposer cette information. Pour ce faire, nous avons exploité un grand nombre de lois, d'arrêtés, de décrets et de circulaires ministérielles relatifs à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation ainsi qu'à leurs caractéristiques acoustiques. Cet exercice de recensement réglementaire a permis de mettre en évidence quelques dates charnières dans l'évolution de la législation acoustique. Par exemple, afin d'inciter les constructeurs à mieux prendre en considération l'intérêt de l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation, l'arrêté modifié du 10 février 1972 a créé un label « *confort acoustique* ». Ce label a ensuite été relayé par le label Qualitel « *confort acoustique* ». La loi n°92-1444 du 31 décembre 1992, dite la loi « *Royal* » ou la loi « *bruit* » est le premier texte global en matière de bruit. Il constitue sans doute le premier effort notable de formalisation d'un texte fondateur renforçant la législation existante sans forcément remanier ni remplacer les textes précédents. Cette loi a pour principal objectif d'offrir un cadre législatif complet à la problématique du bruit et de poser des bases cohérentes de traitement réglementaire de cette nuisance. Sur le plan de l'acoustique des bâtiments, la loi impose une isolation renforcée près des zones affectées par les transports bruyants. L'accès aux niveaux sonores via les documents d'urbanisme informe de plus le citoyen sur les nuisances

auxquelles il s'expose en fonction de son lieu d'habitation. L'arrêté du 30 mai 1996 marque une avancée réglementaire dans l'isolation acoustique puisqu'il fixe les dispositions relatives « *aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit* ». La nouvelle réglementation acoustique de 1999, instituée par l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation s'applique aux constructions neuves dont le permis de construire a été déposé après le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Ce texte est venu remplacer celui de 1969 et ses modifications de 1975 dont les textes étaient devenus trop éloignés des techniques de construction modernes. Plus sévère que sa version précédente, la nouvelle réglementation acoustique de 1999 a introduit de nouvelles exigences concernant des performances d'isolation. Cette réglementation prévoit par exemple une isolation des logements minimum de 30dB contre les bruits extérieurs. Les logements plus anciens construits entre 1970 et 1996 sont soumis à la réglementation acoustique de l'arrêté du 14 juin 1969. Cet arrêté fixe des valeurs de niveau sonore maximum pour les planchers, les cloisons séparatives et les équipements, mais ne précise aucune valeur en ce qui concerne les fenêtres. En substance, cet arrêté indique que pour une émission sonore égale à 80 décibels, le niveau sonore dans un logement donné ne doit pas dépasser 35dB dans les pièces principales et 38dB dans les cuisines, salles d'eau et cabinets de toilettes. Pour les logements antérieurs à 1970, aucune réglementation acoustique n'est alors imposée aux constructeurs. Même dans le cas d'une rénovation actuelle d'immeuble ancien, aucune exigence n'est fixée au promoteur en ce qui concerne la qualité acoustique des logements.

Ces informations sur la législation acoustique font état d'une évolution chronologique de la réglementation et des normes en matière de construction et d'isolation. Compte tenu de la précision successive des textes et du durcissement des exigences, nous avons souhaité nous appuyer sur la date de construction des logements pour leur attribuer un niveau de qualité d'isolation sonore. Cet exercice de reconstitution de la donnée aurait pu aboutir si les données concernant les dates de construction des logements mis à disposition par l'INSEE avait été compatibles. Qu'il s'agisse de l'exploitation principale ou de l'exploitation complémentaire du Recensement de la Population de 1999, les époques d'achèvement de la construction des résidences principales ou des logements sont uniquement proposées sous forme de classe : avant 1915, de 1915 à 1948, de 1949 à 1967, de 1968 à 1974, de 1975 à 1981, de 1982 à 1989 et de 1990 ou après. Cette répartition ne permet en aucun cas d'intégrer les différentes dates charnières de la réglementation acoustique. Cette incompatibilité des sources nous contraint à l'abandon de la considération de l'isolation sonore des logements. Cette renonciation, bien que longtemps souhaitée contournable, n'a finalement pu être évitée. Il nous faut donc constater que pour des raisons exogènes de discordance d'information, ce projet de construction d'un indicateur de qualité d'isolation sonore n'a pu être mené à bien. Par conséquent cette donnée ne viendra pas nourrir le diagnostic d'évaluation de la qualité de vie lyonnaise.

La taille des logements a enfin été subjectivement identifiée comme un élément capital pour la mesure de la qualité de vie au quotidien. La taille des logements s'évalue communément en fonction de deux critères que sont le nombre de pièces du logement et

sa superficie habitable. Il convient de préciser toute la complexité de l'appréciation de la taille des logements. La grandeur en soi d'une résidence ne constitue pas forcément un gage de qualité. Seule l'adéquation entre la structure de la famille ou le nombre de personnes qui occupent le logement et sa surface habitable ou son nombre de pièces permet réellement d'apprécier l'agrément du logement. Il semble ainsi difficile de distinguer l'espace habité de ses habitants eux-mêmes. C'est pourtant l'enjeu du diagnostic urbain proposé. Celui-ci vise en effet la qualification des cadres de vie. Cette méthode propose d'identifier les potentialités objectives du territoire et d'en discuter les disparités spatiales. Notre démarche de travail consiste alors à considérer l'offre ou la qualité de l'offre disponible sur l'ensemble du territoire. Cette orientation exclue, dans un premier temps, la mise en relation des disponibilités territoriales et de la population résidante. Cette considération, à la fois du « *contenant* » et du « *contenu* » permettant de qualifier les correspondances entre « *l'offre* » et « *la demande* » fera l'objet d'expérimentations ultérieures. Il s'impose alors de trouver une exploitation satisfaisante pour appréhender cette problématique de taille du logement. Cela ne peut se faire qu'à travers une vision composite des critères de taille (nombre de pièces et superficie) des logements. L'évaluation de la qualité de vie quotidienne se base ainsi sur la prise en compte approfondie de ces deux critères de taille pour mener à bien son exercice de mesure objective.

## **2.8. La sécurité : paradoxe d'une priorité fondamentale et d'une pénurie ou d'une inadaptation de l'information quantitative**

La sécurité a été subjectivement imposée comme une priorité pour la qualité de vie quotidienne. La traduction quantitative de ce thème essentiel n'est pas une tâche facile. La première question à laquelle nous avons du trouver une réponse a été : « *de quoi parlons-nous ?* ». Cette préoccupation peut sembler désuète mais elle n'en reste pas moins fort sensée. Comme nous l'avons précédemment évoqué, lorsque les professionnels et les habitants s'expriment sur la notion de sécurité, ils parlent de quiétude et sérénité. Au travers des représentations subjectives, la sécurité s'apparente à la possibilité de se sentir à l'abri de l'incivisme, du manque de respect, du vandalisme, des dégradations ou des agressions verbales,... Les discours n'évoquent pas la peur du vol, du cambriolage ou de l'agression physique, ils se construisent davantage sur le sentiment de sécurité ou l'exigence de tranquillité. Cette appréciation reste confinée dans les sphères de la représentation personnelle, de la perception intime et de l'appréciation subjective du monde qui nous entoure. Le sentiment de sécurité ou à son inverse le sentiment d'insécurité ne peut être intégré à une démarche de diagnostic objectif de la qualité de vie. La considération de la sécurité ne peut s'effectuer qu'au travers de critères mesurables.

Cette exigence sous-entend de considérer non plus la sécurité mais l'insécurité et nécessite de faire l'impasse sur le ressenti, l'ambiance, l'appréciation au profit de l'infraction, de l'incident constatés ou déclarés, des faits, des troubles recensés par les autorités compétentes. Ceci semble paradoxal lorsque l'on sait qu'une minorité des gênes, des dégradations ou des altercations qui nuisent à la qualité de vie ne font pas l'objet d'un dépôt de plainte. Nous touchons ici les limites de l'exercice d'évaluation de la

qualité de vie quotidienne. Seulement, cette problématique de la sécurité a été jugée si fondamentale pour l'objet qui nous occupe que nous n'avons pu nous résigner à l'abandon de ce thème. Nous avons ainsi fait le choix de consentir à l'adaptation quantitative de la connaissance en acceptant le décalage entre ce qui a été jugé nécessaire pour la qualité du quotidien et ce qui va finalement être mesuré. Cette orientation peut trouver sa légitimité dans le fait que la réalité de l'insécurité mesurée par des faits réels ne peut que venir nourrir le sentiment d'insécurité. Le diagnostic de la qualité de vie se propose ainsi d'utiliser les plaintes recueillies par les services de police qui centralisent l'ensemble des faits constatés. Bien que ces éléments ne puissent à eux seuls représenter la réalité de l'activité criminelle et délictueuse, le lieu de commission des délits est l'unique source de donnée dont nous disposons.

Mais là encore, les difficultés se sont montrées sévères. Pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie, nous devons disposer de la localisation à l'adresse des actes de délinquance. L'exigence de disposer d'une donnée brute, précise, non agrégée a alors été mise à mal par la non compatibilité des sources d'information. La sécurité est à la fois gérée par les services de la Police Municipale et de la Police Nationale. Ces deux structures n'ont pas les mêmes compétences, les mêmes modes de recensement des plaintes et les mêmes principes de gestion de l'information. Les outils de collecte et de localisation des faits ne sont pas identiques. Cette incompatibilité des systèmes de mesure de l'insécurité a contraint à la renonciation d'une part importante de l'information. Les fichiers des services de la Police Nationale, après avoir été inaccessibles, se sont montrés inadaptés aux contraintes du diagnostic d'évaluation. L'information nous a d'abord été proposée à l'échelle des îlots policiers, chacun d'entre eux présentant une densité de faits (vols à la roulotte, vols avec violences, vols à la tire, vols de véhicules, cambriolages, vols à main armée, incendies et dégradations, violences volontaires). La ville de Lyon compte cinquante-sept îlots de la Police Nationale. Bien qu'en lien avec la densité des résidants, certains îlots sont particulièrement étendus. L'agrégation de l'information n'a donc pas été jugée satisfaisante. L'enjeu a alors été de disposer des fichiers détenant les données « *primaires* » directement recueillies par les services nationaux. Compte tenu de la pression conjoncturelle qui pesait à l'époque sur la problématique de la sécurité et l'exigence de Matignon de disposer à la fois de données précises et de cartographies des niveaux de sécurité des villes françaises, l'accord nous a été donné de visualiser les bases de données de la Police Nationale. Seulement les outils de collecte et de localisation des faits se sont avérés inadaptés à une localisation à l'adresse de l'information. C'est pourquoi nous avons dû nous contenter des données issues des services de la Police Municipale même si ceux-ci ne représentent environ que 20% des faits constatés.

Nous avons tout de même pris le parti de proposer cette analyse sur l'insécurité. Certes, celle-ci demeure inadéquate, lacunaire, voire même dangereuse compte tenu de la sensibilité du sujet traité. Ce choix ne doit être lu comme de l'entêtement ou un vain acharnement. Il s'agit simplement de démontrer que les préoccupations concernant la sécurité publique du plus grand nombre peuvent servir à la mesure de la qualité du quotidien. Plus qu'une présentation des résultats, cette démarche monte qu'en disposant de données adaptées, consolidées, le thème de la sécurité qui fait état d'un intérêt



particulier dans l'opinion public et dans les préoccupations politiques, pourrait trouver toute sa place au sein du diagnostic d'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

### **2.9. Les critères d'évaluation de l'ambiance de vie : entre confirmation et abandon**

La qualité des ambiances de vie dépend à la fois de la convivialité qui caractérise le lien social des quartiers, du calme, de la présence de commerces de proximité et de la tranquillité. L'ensemble de ces éléments ne peut être intégré à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Certes le calme des quartiers qui correspond davantage, au travers des représentations citadines et professionnelles, à la qualité des ambiances acoustiques et à l'absence de nuisances sonores est abordé grâce à l'étude spécifique menée sur le bruit. Celle-ci prend seulement en considération le bruit issu de la circulation automobile alors que le calme semble davantage s'étendre à la perception des ambiances urbaines.

La dimension commerciale des quartiers dont semble dépendre la qualité des ambiances de vie fait l'objet d'un développement spécifique et détaillé. Cette caractéristique de l'agrément des quartiers d'habitation a donc déjà été intégrée à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

La tranquillité qui s'avère liée au sentiment de quiétude et de stabilité procuré par le sentiment de sécurité n'a que partiellement été abordé. Comme nous l'avons déjà expliqué, ce n'est pas le sentiment de sécurité lui-même que nous nous proposons d'examiner, puisque que celui-ci a été jugé non quantifiable, mais nous approchons cette problématique à travers les faits et les délits mesurables. Cette approche ne peut relater à elle seule la réalité délictueuse et encore moins retranscrire le sentiment de sécurité ou la sensation de tranquillité. Elle permet néanmoins de se baser sur le recensement de faits objectifs et quantifiables qui participent à la « *tranquillité* » du plus grand nombre.

L'essentiel de la qualité des ambiances de vie dépend de la qualité du lien social du quartier, de la sociabilité qui le caractérise, de la qualité des relations de voisinage et donc de la convivialité qui structure les relations interpersonnelles. Cet aspect fondamental qui donne corps à la qualité de vie quotidienne se place en rupture par rapport à la démarche d'évaluation de la qualité de vie. Loin de nier l'importance des phénomènes sociaux et l'impact que ceux-ci peuvent avoir pour la qualité du quotidien, nous sommes forcés de constater les limites de l'exercice de mesure de la qualité de vie. Cette dimension demeure subjective et ne peut connaître aucune traduction objective. Notre démarche se heurte ici à la limite de l'approche quantitative et nous oblige au sacrifice conscient d'un volet structurant de la qualité de vie.

## **3. Résultat de l'analyse critériologique : plus de validation que d'innovation**

---

Cette étude permet de porter un regard croisé sur la notion de qualité de vie. Les résultats qu'elle produit permettent à la fois de mieux comprendre cette notion de qualité de vie quotidienne et d'identifier les critères jugés nécessaires à sa mesure. Elle met à disposition de l'analyste un matériau inestimable par sa lisibilité et sa légitimité. Conçu

pour servir de grille de lecture de la qualité de vie et d'outil préalable à sa mesure, cette analyse critériologique doit à présent être discutée en fonction de la nature des résultats qu'elle propose et de la réalité des enrichissements qu'elle apporte. Il s'agit à présent de poser un regard critique et constructif sur le fruit de notre travail. Il convient ainsi d'apprécier l'originalité de la batterie d'indicateurs identifiés et d'estimer les qualités et les limites intrinsèques des modes d'obtention de l'information. Il ne semble pas que nous ayons mis à jour une véritable « révolution » critériologique. L'innovation de nos travaux de recherche tient moins à la nature des résultats critériologiques qu'à la manière de les obtenir. Sans bouleverser ou complètement renouveler les critères de mesure de la qualité de vie, cette démarche propose surtout une originalité méthodologique permettant de légitimer les outils de mesure de la qualité de vie quotidienne. Il convient enfin d'expliquer que la faiblesse de cette étude réside dans son incapacité à proposer des résultats stables et immuables.

### 3.1. Une révolution critériologique ?

Compte tenu de notre problématique initiale de qualité de vie quotidienne en milieu urbain dense, l'ensemble des critères subjectivement identifiés pour l'évaluation n'impose pas son originalité. Les critères de mesure évoqués ne sont pas d'une étonnante nouveauté. Les résultats critériologiques décrits ne sont certes pas, par ailleurs, utilisés dans leur intégralité. Il convient de noter cependant qu'une large part des indicateurs suggérés ici est déjà exploitée soit dans le cadre de recherches universitaires, soit dans le cadre d'observatoires ou de diagnostics urbains. Dans son approche quantitative et la recherche de sa mesure, la notion de qualité de vie s'articule autour de critères récurrents. Les scientifiques, les acteurs opérationnels, même les journalistes s'appuient, pour mesurer de qualité de vie, sur des variables comparables à celles que nous avons mis en lumière. La préoccupation pour les espaces verts, les équipements scolaires, les qualités de l'habitat, les potentialités commerciales, les transports en commun, la propreté, le bruit, la pollution, la sécurité, ... ne constituent pas en soi une nouveauté. L'analyse fine des disparités de la qualité de la vie dans les villes françaises menée par C. TOBELEM-ZANIN<sup>113</sup> abordait déjà une majorité des thèmes évoqués aujourd'hui. Bien que la problématique soit différente puisqu'il est question dans ce cas de l'étude des disparités inter-urbaines des cadres de vie des villes de plus de 50 000 habitants, et bien que l'ensemble des critères mesurés soit plus étendu que le notre, les préoccupations critériologiques se recoupent. L'intérêt de notre recherche critériologique ne demeure donc pas dans la nature des critères proposés mais dans la légitimité de leur choix. Ce qui importe dans le fait de travailler sur la présence des espaces verts, par exemple, c'est surtout de savoir pourquoi, en cherchant à évaluer la qualité de vie quotidienne, nous mesurons ce phénomène.

En plus de répondre à cette question rarement posée de la validité des critères manipulés, cette analyse critériologique permet de comprendre pourquoi l'ensemble des données disponibles n'est pas nécessaire à l'exercice d'évaluation. La tentation est

---

<sup>113</sup> TOBELEM-ZANIN C., 1995, La qualité de vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N°208, 288 pages.

parfois grande de vouloir utiliser des informations pour la simple raison de leur existence. De plus, l'intuition, la connaissance a priori, le « *dire d'expert* » sont souvent tenaces au point de vouloir nous éclairer sur ce qui importe pour la qualité de vie. Ainsi, nous aurions pu être tentés d'intégrer au diagnostic des réflexions concernant les équipements de la petite enfance, culturels ou sportifs, et ceux liés à la santé, ... Ces paramètres sont rarement exclus des études de qualité de vie. Seulement nous disposons à présent d'une analyse fine pouvant guider chacun de nos choix que seule la limite technique peut venir contrarier.

Ce procédé d'identification critériologique a d'ailleurs connu un accueil favorable aussi bien dans le monde universitaire que dans le domaine professionnel. Il s'avère effectivement qu'il recouvre des champs déjà connus et exploités et ne constitue en rien une révolution pour la mesure de la qualité de vie. Mais il permet surtout de guider de manière efficace les réflexions menées sur la qualité de vie quotidienne. Au-delà du choix souvent problématique des critères de mesure vient s'ajouter la grande difficulté de leur utilisation. Une question se pose alors : « *Devons nous, pouvons nous décemment et intelligemment pondérer les critères de qualité de vie ?* ». Celle-ci demeure une préoccupation fondamentale pour l'évaluation de cette notion. Les points de vue divergent et les méthodes proposées sont partagés. La hiérarchisation des critères est soit jugée, par principe, non efficace, soit estimée comme techniquement peut fiable et légitime, soit au contraire elle s'impose comme un moyen efficace pour obtenir un classement de « *niveau de qualité de vie* ». La pondération des critères, telle qu'elle est utilisée dans la presse grand public, par exemple, permet ainsi de proposer une combinaison critériologique aboutissant à des classements généraux ou thématiques des villes.

Pendant le recours à la pondération des critères de qualité de vie reste souvent un choix d'analyste. Les modes de hiérarchisation et l'attribution du poids relatif à chacun des critères de mesure sont de plus étroitement liés au libre arbitre et à l'opinion de celui qui se propose de mesurer. L'utilisation de cette méthode est rarement légitimée en tant que procédé d'analyse et les modes d'attribution d'une valeur différente ne sont guère discutés. La méthode d'évaluation proposée opère une véritable rupture idéologique en s'interrogeant concrètement sur la réalité, la nécessité et la faisabilité des mécanismes de la hiérarchisation. Face à la diversité et à la multiplicité des critères jugés nécessaires à la mesure de la qualité de vie quotidienne, l'idée de pouvoir classer et hiérarchiser les critères entre eux est satisfaisante. Cette recherche de pondération participe grandement à la recherche d'une échelle unique de qualité de vie. À cette quête quelque peu illusoire, nous avons préféré une réelle confirmation de la hiérarchisation des critères.

Le regard croisé sur la notion de qualité de vie et les critères de sa mesure que permet cette enquête n'a pu confirmer la faisabilité d'une hiérarchie des critères d'évaluation. Les résultats d'enquête ont ainsi permis de classer l'ensemble de thèmes structurant la qualité de vie en thèmes majeurs, intermédiaires et secondaires. Ce classement thématique s'inscrit à un niveau global d'ordonnement. Compte tenu des différenciations perceptuelles, celui-ci ne permet pas de hiérarchiser les thèmes d'un même niveau d'importance entre eux. Ce constat est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit de vouloir ordonner les critères de mesure. Comme le prouve la partie précédemment développée, les résultats d'enquête sont dans l'incapacité de proposer une hiérarchisation

des critères de qualité de vie. Les informations recueillies n'ont ainsi pas permis d'envisager une pondération légitime et vérifiable. Une exploitation supplémentaire axée sur le questionnement spécifique de la hiérarchisation des critères serait nécessaire pour tendre vers l'utilisation d'une pondération avérée. Riche de cet enseignement, le diagnostic urbain tel qu'il va être proposé n'utilisera aucune hiérarchisation et par conséquent n'aura pas recours à la pondération des paramètres mesurés. Il s'agit d'un éclairage structurant pour l'exercice de la mesure de qualité de vie puisque chacun des critères étudiés n'aura ni rang, ni poids. Fidèle à ces fondements, cette méthode ne prend en considération que les éléments confirmés par les représentations citadines et professionnelles, la hiérarchisation des critères de mesure de la qualité de vie, faute d'approfondissement, ne peut en faire partie.

### 3.2. Une originalité méthodologique

Comme nous l'avons expliqué, l'originalité de la démarche tient moins à la nature des résultats qu'à la manière dont ils ont été obtenus. Il convient ainsi de préciser le caractère circonstancié des résultats présentés. Il est ainsi nécessaire de prendre conscience de leurs limites. Les résultats produits correspondent ainsi à des critères particuliers et conjoncturels marqués par une temporalité spécifique et façonnés par un contexte géographique propre. Certes, ils correspondent aux critères jugés nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne mais ils caractérisent les perceptions de cette notion à un temps « *t* » et s'appliquent uniquement au cas lyonnais. L'ensemble de cette batterie d'indicateurs ne pourrait sans précaution être transposé à un autre contexte urbain. De plus, ils ne peuvent en aucun cas être considérés comme constants ou universels. Ces indicateurs sont par conséquent le reflet d'un système de représentations singulier. Les réflexions menées sur la notion de qualité de vie et les critères essentiels à sa mesure correspondent à des matériaux non réutilisables en l'état. Ils fournissent au contraire des préceptes de compréhension et d'évaluation de la qualité de vie marqués par leurs contextes temporel, actoriel et géographique.

L'innovation de cette étude réside avant tout dans la mise à disposition à la fois d'une méthode d'approche de la qualité de vie et d'un mode d'identification des critères de sa mesure. Bien que les critères eux-mêmes ne puissent être réutilisés pour évaluer la qualité de vie quotidienne d'autres unités urbaines, la méthode est quant à elle reproductible. Les résultats obtenus ne sont certes pas négligeables puisqu'ils permettent d'asseoir le diagnostic urbain de la qualité de vie lyonnaise mais l'intérêt fondamental de cette recherche tient à sa capacité à résoudre un problème complexe. Elle apporte la preuve que la notion de qualité de vie est une préoccupation majeure et démontre qu'une méthode adaptée permet de dépasser la diversité de cette notion au profit d'une vision consensuelle et partagée. Cette construction méthodologique correspond ainsi à la véritable avancée de nos travaux de recherche. Elle aura permis de s'interroger autrement sur la qualité de vie et de tendre vers l'identification de critères pertinents et justifiables pour mener à bien son évaluation.

Au delà du caractère contextuel des résultats critériologiques et de la possible reproductibilité de leur méthode d'obtention, il convient à présent d'entrer dans la réalisation du diagnostic urbain et de donner corps à l'évaluation de la qualité de vie

---

quotidienne des lyonnais. Pour ce faire, la quatrième partie propose l'étude précise de chacun des critères identifiés permettant ainsi l'analyse des disparités intra-urbaines de la qualité de vie quotidienne du territoire lyonnais.



# Quatrième partie. DIAGNOSTIC URBAIN: ANALYSE DES DISPARITES INTRA-URBAINES DE LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE LYONNAISE

Les résultats d'enquête restitués au cours de la troisième partie constituent une base consensuelle de mesure de la qualité de vie au quotidien. Il convient à présent d'exposer l'analyse objective des éléments ainsi retenus. Uniquement basée sur les perceptions concordantes de la qualité de vie quotidienne, cette quatrième partie reprend l'ensemble des critères quantifiables jugés nécessaires à son évaluation pour en présenter l'analyse détaillée. Chacun des critères identifiés lors de l'approche perceptuelle est traité selon une démarche identique. Chaque critère d'évaluation de la qualité de vie nécessite une démarche d'inventaire des sources de données disponibles. Cette recherche préalable de l'information mobilisable laisse la place à la construction d'un jeu de données spécifique permettant de caractériser au mieux le phénomène retenu. Les principes de l'analyse spatiale et le mode de traitement de l'information doivent ensuite être énoncés de manière didactique. Nous avons pris soin de porter un regard critique sur les démarches proposées, c'est pourquoi nous avons tenu à en discuter les écueils et les éventuelles limites. Un jeu composite de représentations cartographiques permet enfin d'analyser les disparités spatiales de chacun des critères. Cette connaissance objective et quantitative

permet par ailleurs de qualifier le territoire de la ville de Lyon en fonction des caractéristiques du phénomène étudié. Il convient de noter que les commentaires de cartes et l'analyse des résultats ont volontairement été limités à leur plus simple développement. Cette démarche doit en effet essentiellement servir à la hiérarchisation des unités de voisinage eu égard à leurs qualités et leurs potentialités, l'enjeu de ces diagnostics thématiques étant d'analyser des disparités spatiales de la qualité de vie quotidienne du territoire lyonnais.

Cette quatrième partie consacre ainsi un chapitre à chacun des critères jugés nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Bien que ce mode de restitution de l'information soit quelque peu itératif, il permet d'individualiser chacune des exploitations, d'élaborer des approches pédagogiques et évite par conséquent les regroupements thématiques non vérifiés. Le diagnostic urbain tel qu'il a été mené se structure ainsi autour des dix chapitres suivants :

- le réseau de transports en commun,
- l'accidentologie,
- les potentialités commerciales,
- la qualité des environnements sonore,
- la qualité de l'air,
- la propreté des rues,
- la ressource éducative,
- la disponibilité des espaces verts,
- la taille des logements,
- la sécurité des citoyens.

Chacun de ces chapitres donne lieu à l'élaboration d'un diagnostic urbain thématique. Cette démarche d'inventaire et d'évaluation des qualités intrinsèques du territoire lyonnais permet tout d'abord une connaissance fine de l'espace urbain. Cette partie résultat permet également d'atteindre le paroxysme de la démarche initiée. Qui pourrait croire en la faisabilité d'une méthode d'évaluation de la qualité de vie sans la présentation effective des résultats escomptés ? Par conséquent, nous ne voulons en aucun cas cantonner notre travail à une dimension « *théorique* ». Par la formalisation et la présentation de ces diagnostics successifs, cette quatrième partie fait la démonstration de l'aboutissement de notre démarche. Il ne s'agit pas de s'arrêter à l'énonciation de procédés, à la formulation de principes et d'outils ou à l'élaboration d'un guide méthodologique de mesure de la qualité de vie quotidienne. Il convient au contraire de donner corps à cette démarche pour en présenter toute la portée. C'est à travers ces diagnostics successifs que la hiérarchisation des cadres de vie prend forme et que l'analyse des disparités spatiales de la qualité de vie quotidienne se dessine.

Ce développement construit de manière récursive permet de balayer en détail l'ensemble des champs jugés nécessaires à la mesure de la qualité de vie. Au-delà de cet inventaire méticuleux des caractéristiques des cadres de vie, il conviendra de dépasser



cette structuration thématique pour tendre au contraire vers une vision plus transversale de la qualité de vie. Cette étape fera par conséquent l'objet d'une cinquième partie qui viendra parachever notre travail.

## CHAPITRE I. Le réseau de transports en commun lyonnais

La question des déplacements et en particulier celle concernant les déplacements collectifs reste une préoccupation majeure. Ancrés à la fois au sein des politiques publiques en vue d'une gestion urbaine durable ou des exigences citadines pour organiser au mieux leur mobilité, les transports collectifs sont des enjeux d'aménagement et d'usage. La vie quotidienne du citadin suppose des déplacements récurrents pour des raisons diverses. Certes les migrations pendulaires se multiplient<sup>114</sup>, mais les occasions de se déplacer ne se limitent pas à la seule motivation de se rendre sur son lieu de travail. Les déplacements liés à la scolarisation touchent par exemple de nombreux jeunes citadins. Bien que les écoles soient souvent proches du domicile, les collèges et les lycées sont des structures vers lesquelles convergent des effectifs venant souvent de distances très variables. Les déplacements sont également motivés par des activités plus occasionnelles. Les achats, la vie associative, la pratique sportive, la participation à un culte, les loisirs incluant les visites familiales et amicales, la fréquentation des stades, des spectacles, des musées, des cinémas, des espaces verts et de loisirs sont autant de sources de déplacements qui peuvent trouver satisfaction dans l'usage des transports en commun.

La qualité du quotidien semble ainsi dépendre des capacités de transports collectifs offertes au plus grand nombre. Les potentialités du réseau de transports en commun de la ville de Lyon sont aujourd'hui importantes. Le maillage du réseau s'appuie en effet sur une centaine de lignes de bus et trolleybus, quatre lignes de métro, deux funiculaires et deux lignes de tramway. La qualité du service dépend bien évidemment du niveau d'équipement qui détermine la couverture du réseau mais elle résulte également des conditions de confort des usagers, des capacités de transports, de la diversité modale du réseau ou de l'amplitude horaire des lignes. Pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais au travers des disponibilités du réseau de transports en commun, il convient ainsi d'apprécier au mieux le niveau de desserte et la qualité des services proposés.

### 1. L'analyse du réseau de transports en commun imposée par la disponibilité de la source de données

---

<sup>114</sup> Par exemple, pour la commune de Lyon, 114 121 actifs ayant un emploi habitent et travaillent sur la commune alors que 138 499 emplois sont occupés par des personnes ne résidant pas sur la commune. (Source : INSEE, Recensement de la population, Exploitation principale, 1999.)

Les facilités de déplacements collectifs sont une composante majeure de l'environnement urbain. L'étude du réseau nécessite la mise à disposition d'informations capables de décrire les caractéristiques de la couverture du réseau et d'apprécier le niveau d'équipement. Qu'il s'agisse du réseau lourd de surface et souterrain du métro, du réseau en site propre du tramway ou du réseau léger et dense du bus, il convient d'avoir une vision globale du système de transports collectifs. Pour ce faire, il est nécessaire de recenser les sources disponibles et d'identifier des indicateurs capables de restituer la diversité de l'offre et la qualité du service.

### **1.1. Une source unique de données disponibles**

Pour qualifier le territoire en fonction de la disponibilité de son réseau de transports en commun, il est nécessaire de disposer d'une base de données précise, exhaustive et actualisée. Seules les autorités organisatrices et gestionnaires du réseau de transports en commun possèdent une source d'information adaptée à notre problématique. Il a ainsi été nécessaire d'exposer notre projet d'étude aux organismes en charge de la gestion et de l'exploitation du réseau de transports publics lyonnais pour avoir accès à l'information indispensable à notre diagnostic. Le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) gère et développe le réseau de transport. Il est responsable de la fixation de l'offre de service, des normes de qualité et de la tarification. Il définit également les besoins en équipements nouveaux. La Société Lyonnaise de Transports en Commun (SLTC) a, quant à elle, la responsabilité de l'exploitation proprement dite du réseau. C'est donc avec l'autorisation du SYTRAL que la SLTC<sup>115</sup> a mis à notre disposition une partie des bases de données qu'elle gère et élabore.

### **1.2. Construction du jeu de données**

La mise à disposition de cette base de données a été un atout considérable mais cette source d'information n'a pu être utilisée en état. Préalablement aux traitements de l'information, celle-ci a dû être épurée. Les stations techniques du métro, les points de maintenance, les stations de main-d'œuvre et l'ensemble des stations dites « *non commerciales* », c'est-à-dire non vouées à l'accueil des passagers, ont été extraits de la base afin de ne conserver que les lignes, les arrêts et les stations dédiés aux trafics de voyageurs. Nous avons ainsi repris la localisation de l'ensemble des arrêts de bus, des stations de métro et de tramway commerciaux ainsi que le géoréférencement du tracé des lignes de transport. Pour caractériser au mieux la réalité du territoire, les réseaux ont été à la fois considérés au travers des lignes aller et retour et de l'ensemble des arrêts qui leur correspondent. Nous obtenons ainsi pour l'ensemble de la ville de Lyon, une base de données localisée de 2 463 arrêts et stations et de 120 lignes (aller/retour) de transports tout modes confondus.

Afin d'optimiser notre étude et d'interpréter au mieux les caractéristiques de l'offre proposée, nous n'avons pas voulu nous limiter à la simple localisation du réseau. Certes la connaissance du niveau d'équipement est essentielle mais non suffisante. Pour

---

<sup>115</sup> Nous tenons à remercier tout particulièrement Monsieur Daniel De Lafayolle et Monsieur Yvon Marty du Département Marketing pour leur collaboration.

approfondir notre démarche, nous avons ainsi cherché à apprécier la qualité de la desserte. Pour ce faire, nous avons renseigné chacune des lignes de transport du réseau par des connaissances complémentaires, à savoir :

- la capacité de chaque ligne qui correspond au nombre moyen d'usagers « transportables »,
- le nombre de passages moyen journalier correspondant au nombre total de passages réels sur l'année (ayant lieu la semaine, le week-end et les jours fériés, pendant et hors vacances scolaires, de jour comme de nuit) rapporté au nombre de jours de l'année.

L'ensemble de ces éclairages vient donc enrichir une base de données déjà précise et précieuse pour l'analyse multimodale des transports publics urbains.

## **2. Analyse multimodale et construction d'indicateurs caractérisant l'offre et la capacité du réseau de transports publics**

---

Ce jeu de données doit ainsi permettre d'évaluer le système de transports en commun. Cette analyse doit tout d'abord décrire l'empreinte territoriale du réseau afin de restituer un niveau spatialisé d'équipement, ce qui nécessite une approche spatiale adaptée au caractère multimodal du réseau. À partir de cette analyse spatiale, il s'agit ensuite de construire des indicateurs capables de caractériser l'offre de service dont bénéficient les lyonnais et de développer les traitements nécessaires à la représentation cartographique de ces indicateurs.

### **2.1. Analyse spatiale**

Evaluer les potentialités du territoire lyonnais en matière de transports en commun revient à considérer l'ensemble de l'offre multimodale proposée. Il convient alors d'élaborer une approche proposant, pour chaque bâti du référentiel de la ville de Lyon, une estimation de la capacité quotidienne de déplacements publics qui s'offre à lui. Tout d'abord, cette démarche doit prendre en compte la répartition spatiale du réseau tout en considérant ses différences modales. Les réseaux de bus, de métro ou de tramway ne structurent pas le territoire de manière comparable. Il s'agit ensuite de mettre en évidence les dispositions globales du territoire.

Pour cela, l'analyse spatiale doit être adaptée aux spécificités de la problématique du système de transports en commun. Nous avons ainsi réutilisé les modes de traitement et l'expérience des responsables d'études de la SLTC qui considèrent que l'emprise territoriale et l'ampleur des aires de rabattement des transports en commun varient d'un mode à l'autre. L'analyse spatiale se base donc sur une attractivité modale différentielle entre le réseau de bus, de tramway et de métro. Comme le montre le tableau ci-dessous, le réseau de métro est considéré le plus structurant. Son rayon d'attractivité, jugé équivalent à celui d'une station de funiculaire, est fixé à 500 mètres. Celui d'un arrêt de tramway s'inscrit en position intermédiaire à une distance de 400 mètres. Le rayonnement d'un arrêt de bus est plus réduit et correspond à 300 mètres alors que celui d'une navette

se limite à 200 mètres.

Tableau IV.1. Hiérarchisation des aires d'attractivité en fonction de la nature du réseau de transport

Types de réseau	Rayons d'attraction
Métro et funiculaire	500 mètres
Tramway	400 mètres
Bus	300 mètres
Navette	200 mètres

Source : Société Lyonnaise de Transports en Commun, SLTC, 2002.

À partir de cette hiérarchisation spatiale des aires d'attractivité modale, il convient alors d'exprimer les caractéristiques de l'offre en transports en commun. Pour ce faire, l'analyse spatiale ne s'arrête pas aux limites administratives de la commune. Elle intègre en effet les arrêts et les stations situés hors de Lyon mais dont l'aire d'attraction a une incidence sur le territoire de la ville. Il est ensuite nécessaire de construire des indicateurs capables de caractériser la qualité de la desserte sur l'ensemble du territoire lyonnais.

## 2.2. Traitement de l'information

Ayant identifié l'assise spatiale de l'analyse, il convient à présent de rendre compte de manière quantitative de la qualité de la desserte des différentes lignes du réseau lyonnais. Nous avons basé notre développement sur la capacité et la fréquence de l'ensemble des lignes du réseau. Les données produites par la SLTC permettent de hiérarchiser les lignes de transports en fonction à la fois de leur fréquence annualisée et de la capacité de remplissage des véhicules. Nous avons ainsi repris la classification proposée par la SLTC qui, en fonction du type de voiture et du nombre de places assises qu'elle offre, estime le nombre total de places par mode.

Tableau IV.2. Normes de capacité par mode de transports

Modes	Places assises	Places totales
Bus standard	30	65
Minibus	16	25
Bus articulé	44	100
Trolleybus	27	50
Métro A	144	396
Métro B	144	396
Métro C	104	252
Métro D	88	291
Funiculaire Saint Just	32	216
Funiculaire Fourvière	19	70
Tramway	55	200

Source : Société Lyonnaise de Transports en Commun, SLTC, 2002.

À partir de ces renseignements, nous avons élaboré un indicateur définissant la

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

capacité moyenne et quotidienne de chacune des lignes. Celui-ci se construit de la manière suivante :

- la capacité moyenne quotidienne = nombre de passages moyen journalier X capacité de chaque ligne.

Grâce à ces normes modales de capacité, cet indicateur permet d'apprécier l'importance de la desserte. Il permet également de prendre en compte « *l'amplitude horaire* » de chaque ligne. Le nombre de passages moyen journalier est en effet construit sur une couverture temporaire prenant en considération les différents niveaux d'offre incluant les jours ouvrables ou fériés, les périodes de vacances scolaires ou non, l'ensemble des jours (ouvrés, samedi, dimanche) et des périodes horaires (pointe, creuse, nuit).

Chaque arrêt ou station possède par conséquent une aire de rayonnement définie en fonction des caractéristiques modales de son réseau. L'ensemble de cette aire d'influence est affecté par une capacité moyenne quotidienne. Chacun des bâtiments qui constituent cette zone se voit attribué l'indice de capacité adéquate. En fonction de leur localisation par rapport au réseau de transport, les bâtiments peuvent se trouver à proximité d'un seul arrêt, en étant par exemple situé à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus. Mais il peut également être concerné par une multi-proximité en étant, par exemple, localisé à la fois à moins de 500 mètres d'une station de métro et à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus. Dans ce cas, un cumul des capacités moyennes est effectué pour chaque bâtiment concerné. Ce procédé permet de rendre compte de la multiplicité de l'offre. Comme le montre la **figure IV.1.**, le traitement de l'information consiste alors à affecter à chaque bâti une valeur cumulée de capacité en transport en commun.

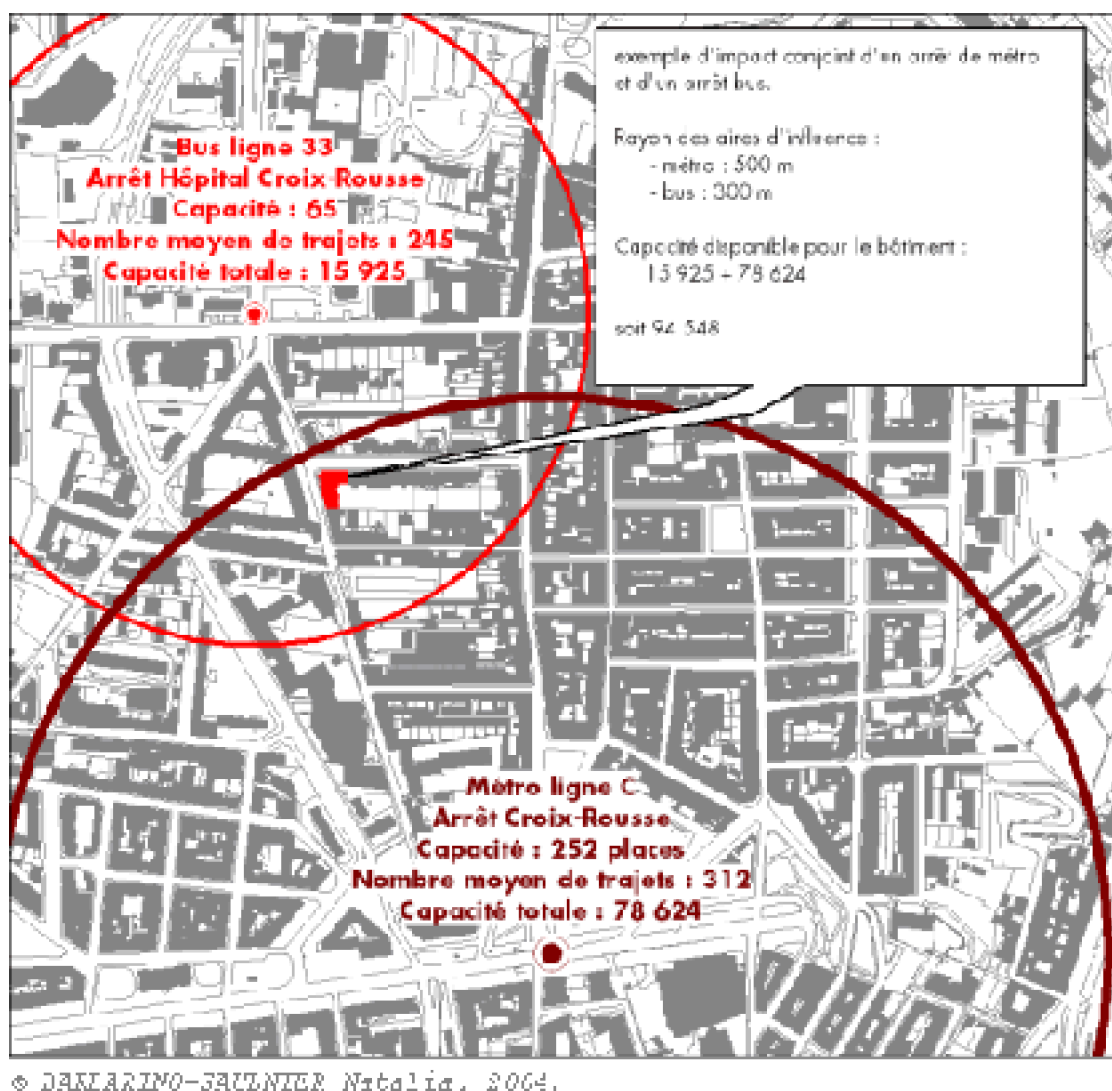


Figure IV.1. Exemple du traitement spatial des capacités de transports en commun

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Cet indicateur de capacité moyenne quotidienne s'exprime dans un premier temps de manière modale pour le réseau de bus, de tramway et de métro, pour ensuite caractériser de façon plus globale la capacité multimodale du territoire lyonnais.

Tableau IV.3. Capacité des transports en commun, paramètres principaux des bâtiments (Capacité moyenne quotidienne = Nb de passages moyen journalier X capacité de chaque ligne)

Variables	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Lignes de métro - funiculaires	0	1 980 824	287 003	389 546
Lignes de tramway	0	524 800	35 507	91 359
Lignes de bus - navettes	0	1 027 112	159 006	134 839

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La construction de cet indicateur affecté à l'ensemble des entités du référentiel géographique, à savoir chaque bâtiment de la ville de Lyon, permet une évaluation globale du système de transports en commun en identifiant des niveaux différenciés d'équipement. Les variables caractérisant les capacités modales des transports collectifs mises à disposition des bâtiments témoignent d'une profonde disparité. Tout d'abord, d'un mode à l'autre, les capacités maximum varient en moyenne du simple au double. Les valeurs moyennes et les écarts type renseignent également sur la distribution statistique des variables. La forte valeur de l'écart type des lignes de métro et de tramway par rapport à la moyenne induit une forte dispersion des valeurs de la série statistique alors que la valeur plus relative de l'écart type des lignes de bus traduit une plus forte concentration des données autour de la moyenne. La répartition des valeurs caractérisant les capacités du réseau de bus permet ainsi de présager d'une couverture plus homogène.

### 2.3. Limites de l'approche

Comme nous venons de le préciser, cette approche se borne à l'évaluation d'un niveau d'équipement qui s'apparente au « *volume estimé de déplacements possibles* ». Compte tenu de la disponibilité de l'information, cette approche reste fonctionnelle et propose une vision dissociée du réseau de transports. Elle ne tient en effet pas compte de la forme du réseau. L'interconnexion des différents modes et des différentes lignes de transports aurait constitué une valeur ajoutée certaine mais la connaissance des pratiques des usagers et les moyens techniques d'appréciation de cette interconnexion nous ont manqués.

Nous avons également été dans l'incapacité d'intégrer à notre analyse des aspects plus qualitatifs de l'offre en transports en commun. Nous n'avons pu prendre en compte l'accès au transport des personnes à mobilité réduite (accès spécifique aux personnes handicapées ou aux personnes ayant des poussettes pour enfants), ni considérer le confort des usagers aussi bien aux arrêts ou stations (qualité et entretien du mobilier urbain, abris, sièges, panneau d'affichage,...) que dans les voitures (qualité, propreté,...).

D'autres paramètres, pourtant importants, n'ont pu être pris en considération. L'évaluation de la priorité donnée par les politiques d'aménagement aux transports en commun, bien que difficilement appréhendable, aurait pu valoriser notre démarche. La part des couloirs réservés aux bus, le nombre de kilomètres en site propre ou les systèmes signalétiques favorables aux véhicules de transports en commun constituent, par exemple, des éléments enrichissants. La vitesse des déplacements ainsi que la sécurité des transports collectifs (accidents, fraude, agressions des chauffeurs ou actes d'incivilité commis sur les usagers) auraient pu représenter des compléments d'analyse intéressants. Seulement, compte tenu des données disponibles, ces ouvertures n'ont pu être envisagées. Ces regrets ne limitent en rien l'intérêt de la démarche proposée. L'évaluation de l'offre en transports en commun, à travers la capacité potentiellement donnée à chacun de se déplacer, permet par conséquent de mettre en évidence des disparités spatiales d'équipement préjudiciables pour la qualité des cadres de vie lyonnais.

### 3. Représentations cartographiques de l'offre en transports en commun lyonnais

---

La proximité du réseau de transports en commun conditionne la qualité du quotidien. La couverture territoriale du réseau constitue donc un enjeu majeur pour la fonctionnalité et l'agrément des cadres de vie. Pour cerner au mieux cette dimension, nous avons réalisé un certain nombre de cartographies décrivant précisément l'armature du réseau de transports publics de la ville de Lyon. Celles-ci proposent tout d'abord une analyse spécifique pour chacun des modes pour ensuite tendre vers une analyse multimodale des capacités quotidiennes cumulées. Ces connaissances doivent ainsi permettre la mise en évidence des disparités spatiales de la disponibilité des transports en commun sur l'ensemble du territoire lyonnais.

#### 3.1. Analyse des capacités quotidiennes du réseau de transports collectifs

L'analyse proposée s'appuie sur l'évaluation du « *niveau d'équipement* » du territoire lyonnais. Il s'agit de mesurer la capacité potentiellement offerte à chacun de se déplacer. C'est pourquoi nous avons dans un premier temps estimé le volume de déplacements possibles pour chacun des modes en s'appuyant sur la structure et les capacités spécifiques de chacun des réseaux (métro et funiculaire, tramway, bus) pour être ensuite en mesure de proposer une vision plus globale de la capacité potentielle de déplacement.

##### 3.1.1. La couverture des réseaux du métro et du funiculaire

Comme le montre cette première carte représentant la capacité quotidienne cumulée offerte par l'ensemble des réseaux métro et funiculaire, le territoire lyonnais se structure autour des quatre lignes de métro et des deux lignes réduites de funiculaire formant un maillage assez large de station. En appui au développement proposé, vous trouverez en **annexe 8**, le plan du réseau de métro de l'agglomération lyonnaise. L'armature du réseau bénéficie principalement au centre ville pour ensuite desservir le reste de la commune. Ce réseau essentiellement centripète relie ainsi le territoire lyonnais à la commune de Caluire-et-Cuire au nord, à la commune de Villeurbanne à l'est et à la commune de Vénissieux au sud. Les secteurs cumulant des capacités quotidiennes de plus de 1 000 000 places par jour correspondent à des zones d'accessibilité multiple. Les bâtiments concernés bénéficient en effet d'une localisation favorable permettant l'accès à plusieurs lignes du réseau. Il s'agit par conséquent :

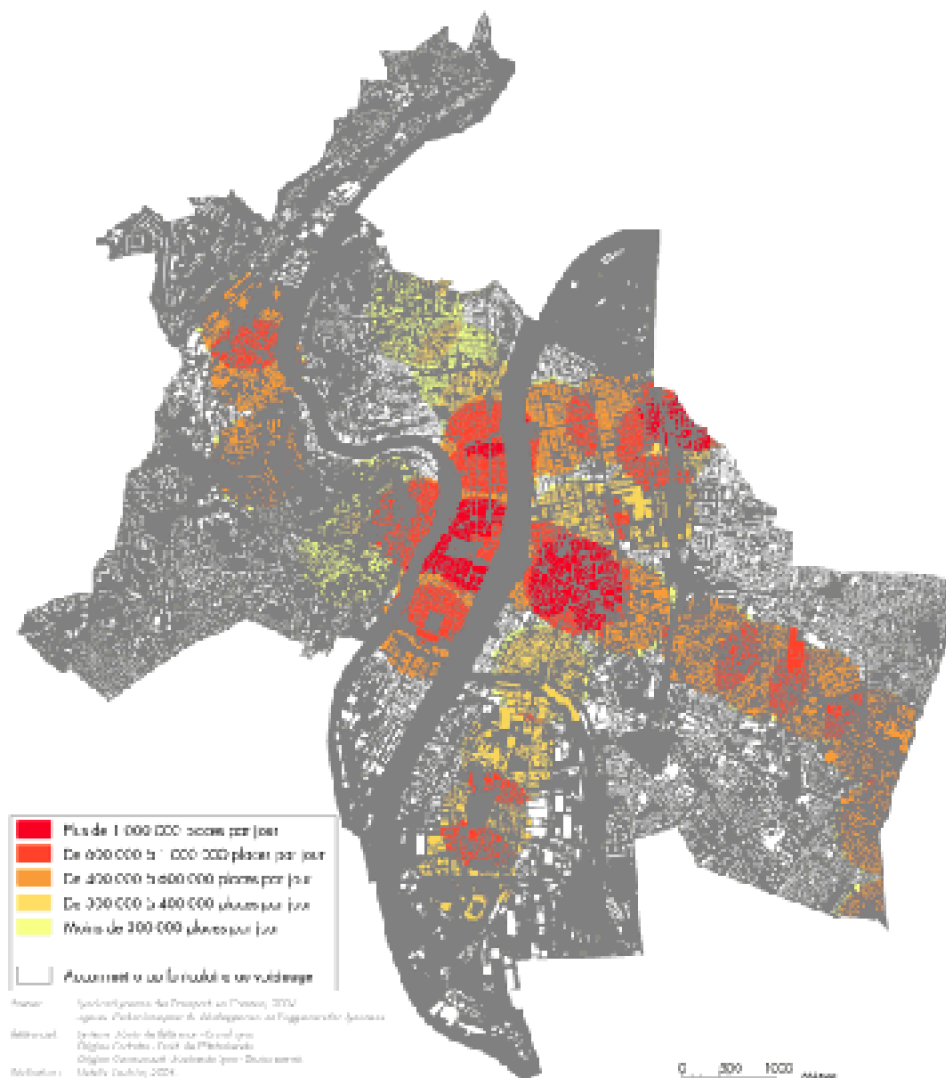
- du secteur de l'hypercentre lyonnais structuré par les bâtiments situés de part et d'autre de la place Bellecour (2<sup>ème</sup> arrondissement) disposant à la fois d'un accès à la ligne de métro A (Perrache/Laurent Bonnefoy) et à la ligne de métro D (Gare de Vénissieux/Gare de Vaise) ;
- des bâtiments proche de Saxe-Gambetta (au croisement du cours Gambetta, de l'avenue du Maréchal de Saxe et de l'avenue Jean Jaurès, à la limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) bénéficiant d'un accès à la ligne de métro B (Stade de



Gerland/Charpennes) ainsi qu'à la ligne de métro D (Gare de Vénissieux/Gare de Vaise) ;

- de quelques bâtiments plus isolés proches de l'Hôtel de Ville (entre la rue Joseph Serlin et la rue du Bât d'Argent, 1<sup>er</sup> arrondissement) bénéficiant d'un arrêt sur la ligne de métro A (Perrache/Laurent Bonneval) et sur la ligne reliant le centre de la ville au nord, la ligne de métro C (Hôtel de Ville/Cuire) ;
- et enfin du secteur de Charpennes (6<sup>ème</sup> arrondissement en limite de la commune de Villeurbanne) où les bâtiments ont un accès à la ligne de métro A (Perrache/Laurent Bonneval) et à la ligne de métro B (Stade de Gerland/Charpennes).

Ces territoires correspondent ainsi à des nœuds du réseau de métro où l'accès différencié offre des capacités potentielles de déplacements particulièrement importantes.



Carte IV-1: Transports en commun : capacité quotidienne cumulée du métro et des

### *funiculaires*

Les secteurs ayant une capacité cumulée comprise entre 600 000 et 1 000 000 places par jour correspondent ensuite à des zones de chevauchement. Il s'agit en effet de bâtiments localisés à l'intersection des aires d'attractivité de deux stations de métro ou de funiculaire. Souvent situés à mi-chemin de deux accès différenciés, ces territoires bénéficient alors du cumul des capacités des entrées du réseau qui les entourent. Ils se caractérisent ainsi par les bâtiments localisés dans le secteur de la garde de Vaise, de part et d'autre de la rue de Bourgogne (9<sup>ème</sup> arrondissement), sur les quartiers de Saint-Jean et Saint-Georges (5<sup>ème</sup> arrondissement), la zone de l'hypercentre entre l'Hôtel de Ville et les Cordeliers (1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements), le secteur nord de Perrache dans la continuité de la place Carnot, de part et d'autre de la rue Victor Hugo (2<sup>ème</sup> arrondissement) et de manière plus sporadique par les bâtiments situés le long du quai Jules Courmont, entre la rue Childebert et la place Antonin Poncet (2<sup>ème</sup> arrondissement).

Ce niveau potentiel de déplacements (entre 600 000 et 1 000 000 places par jour) caractérise également un certain nombre de secteurs de l'est de la commune. Nous pouvons ainsi citer les bâtiments situés entre la rue Duguesclin et la rue Garibaldi de part et d'autre de la place Kléber (6<sup>ème</sup> arrondissement) et le secteur plus vaste des Brotteaux réparti entre les cours La Fayette et Richard Vitton. Des zones de recouvrement favorisent également les bâtiments situés à proximité de la ligne de métro B au sud de la Préfecture (3<sup>ème</sup> arrondissement), ceux de part et d'autre de la rue Garibaldi proche de l'auditorium Maurice Ravel et de la Cité Administrative d'Etat, et ceux localisés le long de la rue de la Thibaudière (7<sup>ème</sup> arrondissement). Certains bâtiments situés sur le tracé de la ligne de métro D sont également concernés : ceux de part et d'autre du cours Albert Thomas (entre les stations de métro Sans Souci et Monplaisir Lumière) puis au niveau de la rue Feuillat (entre les stations de métro Monplaisir Lumière et Grange Blanche) ainsi que les bâtis au sud de l'Hôpital Edouard Herriot proche de la Faculté de médecine et de Pharmacie (entre les stations Grange Blanche et Laënnec). Le cas du secteur sud de Gerland situé sur la ligne de métro B semble être plus isolé.

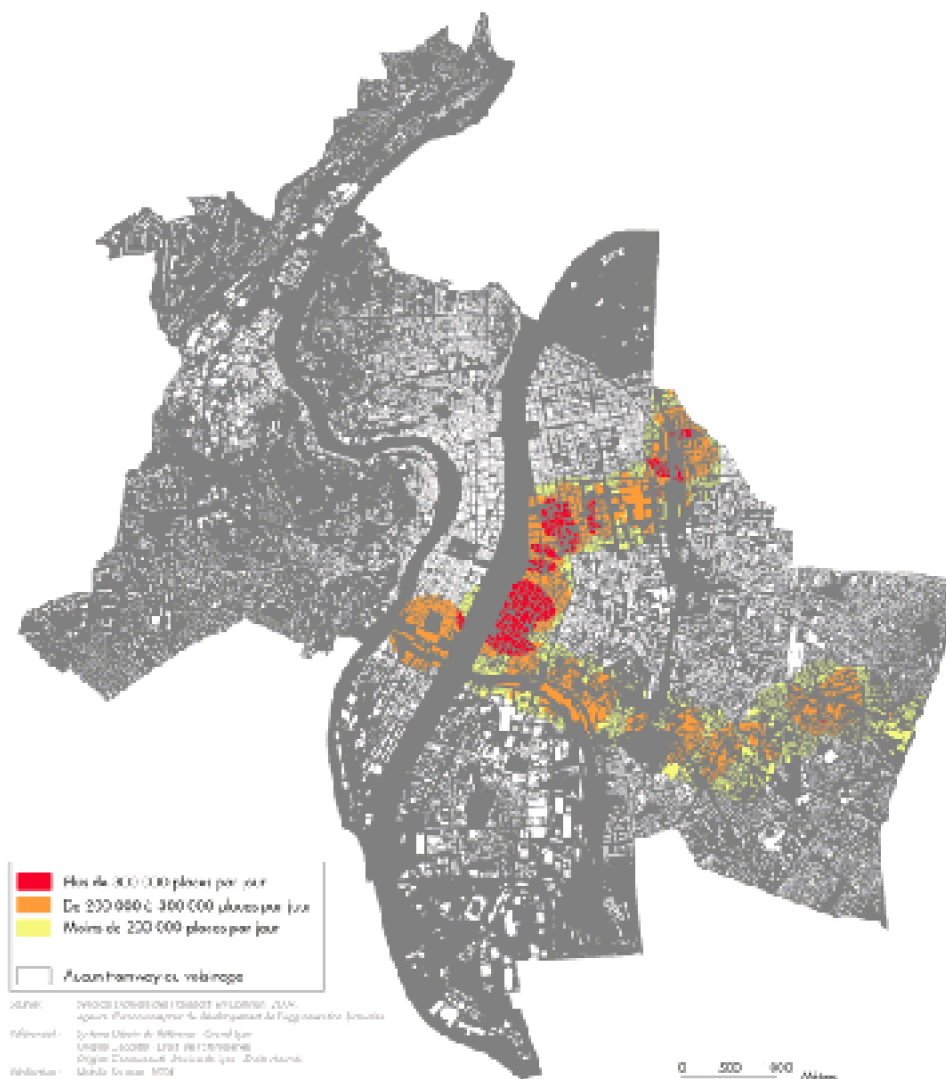
En plus de ces nœuds d'accessibilité multiple au réseau, cette cartographie démontre l'effet particulièrement structurant de la ligne de métro D traversant la ville d'est en ouest et celui de la ligne de métro A reliant la Presqu'île à l'est vers la commune de Villeurbanne. Sur l'ensemble de ces deux voies, les bâtiments localisés à moins de 500 mètres d'une station bénéficient ainsi d'une capacité potentielle de 400 000 à 600 000 places journalières. Ce volume estimé de déplacements possibles caractérise par conséquent la grande majorité du bâti de part et d'autre du cours Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) et ceux qui se trouvent dans sa continuité autour du cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que le secteur plus au sud de Laënnec (8<sup>ème</sup> arrondissement). Les bâtiments localisés dans le secteur de Gorge de Loup (autour de la station qui porte le même nom dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement), ceux qui structurent le centre de Vaise (proche de la station de métro Valmy) et ceux plus au nord qui jouxtent la gare routière de Vaise (autour de la station gare de Vaise) possèdent une capacité quotidienne de déplacements comparable (entre 400 000 et 600 000 places par jour).

La ligne de métro C (Hôtel de Ville/Cuire) et les deux lignes de funiculaire (Vieux Lyon/Fourvière et Vieux Lyon/Saint-Just) ont un impact plus limité sur la structure urbaine. La capacité de déplacements des bâtiments du centre de la Croix-Rousse et des unités de part et d'autre du boulevard des Canuts (proche de la station de métro Hénou, 4<sup>ème</sup> arrondissement) est principalement de moins de 300 000 places par jour. Il en est de même pour les bâtiments situés à proximité des accès au réseau du funiculaire comme le centre de Saint-Just proche de la rue de Trion et du secteur de Fourvière (5<sup>ème</sup> arrondissement).

Compte tenu de l'ampleur des capacités potentiellement données à chacun de se déplacer, les réseaux de métro et de funiculaire façonnent considérablement le territoire. La forme « *en étoile* » du réseau offre un niveau d'équipement particulièrement favorable aux secteurs de l'hypercentre lyonnais. Des nœuds structurants de ce réseau lourd forment ensuite un maillage organisé autour de cinq points proposant un accès multiple, à savoir la station de métro Bellecour (lignes A et D), celle de l'Hôtel de Ville (liaison entre les lignes A et C), celle du Vieux Lyon (accès à ligne D et aux deux lignes de funiculaire), de Saxe-Gambetta (lignes B et D) et du secteur à la limite de la commune de Villeurbanne proche de la station de métro Charpennes (lignes A et B). Les bâtiments inscrits dans leurs rayons d'attractivité bénéficient par conséquent d'un niveau d'équipement intéressant. Entre ces points, le volume estimé de déplacements est maintenu. Cette armature laisse néanmoins en marge d'accessibilité du réseau une large partie du territoire.

### 3.1.2. La couverture du réseau de tramway

Comme le montre la **carte IV.2.**, le territoire lyonnais est ensuite structuré par deux lignes de tramway, la ligne T1 reliant le sud de la Presqu'île (2<sup>ème</sup> arrondissement) au complexe universitaire (Université Claude Bernard Lyon I, Institut National des Sciences Appliquées, Université Jean Moulin Lyon III) au nord de la commune de Villeurbanne en traversant l'ensemble de la rive gauche du Rhône alors que la ligne T2 partant également de Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement) traverse les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements pour desservir le centre de la commune de Bron, le campus de l'Université Lumière Lyon II et le parc technologique de la Porte des Alpes (commune de Saint-Priest). Afin de faciliter la localisation du réseau, vous trouverez en **annexe 8.** le plan du tramway de Lyon. L'emprise géographique du réseau est plus limitée que celui du métro (rayon d'attractivité de 400 mètres autour des stations de tramway). Les capacités quotidiennes cumulées sont par conséquent moins conséquentes.



Carte IV-2 : Transports en commun : capacité quotidienne cumulée du tramway

Globalement, la couverture du réseau de tramway ayant pour origine la gare de Perrache (au sud du 2<sup>ème</sup> arrondissement) dessert essentiellement la rive gauche du Rhône et plus largement l'est de la commune. La ligne T1 reliant le sud de la Presqu'île (2<sup>ème</sup> arrondissement) à la commune de Villeurbanne et desservant ainsi une large partie de la rive gauche de Lyon, propose des capacités de déplacements globalement plus importantes que la ligne T2 reliant l'est de Lyon aux communes de Bron et Saint-Priest. Sur la ligne T1, les stations de tramway sont en effet géographiquement plus proches créant ainsi des zones de superposition d'attractivité à la fois plus récurrentes et plus étendues. Le large secteur structuré par les bâtiments de part et d'autre de la rue de l'Université (7<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments de part et d'autre du cours Gambetta et proche de la place Gabriel Péri (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), l'unité construite bordant la rue Villeroy entre le cours de la Liberté et la rue Moncey (3<sup>ème</sup> arrondissement), le large secteur de part et d'autre de l'avenue du Maréchal de Saxe, entre la Préfecture et la place Guichard (3<sup>ème</sup> arrondissement), puis des entités plus

réduites entre les rues Duguesclin et André Philip (3<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments situés entre le cours La Fayette et la place Jules Ferry (6<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur entre la rue Jean Broquin et la rue de la Gaîté (6<sup>ème</sup> arrondissement) bénéficient ainsi d'une capacité quotidienne cumulée de plus 300 000 places par jour. Les bâtiments situés entre ces zones de forte potentialité de déplacements disposent d'une capacité quotidienne cumulée de 200 000 à 300 000 places par jour. La grande majorité des territoires localisés sur le tracé de cette ligne de tramway T1 affichent par conséquent un niveau d'équipement intermédiaire.

La ligne de tramway T2 reliant Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement) au centre de la commune de Bron et au parc technologique de la Porte des Alpes (commune de Saint-Priest) dessert ainsi la place Jean Macé (7<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur du Bachut (proche de la mairie du 8<sup>ème</sup> arrondissement) et de Grange Blanche (8<sup>ème</sup> arrondissement). Les entrées de réseau sont dans ce cas plus éloignées les unes des autres, les zones de chevauchement sont ainsi plus limitées. Le secteur de Perrache affiche bien évidemment une capacité quotidienne de 200 000 à 300 000 places par jour puisqu'il s'agit de la seule station commune aux deux lignes. Nous pouvons à cet égard citer le secteur entre les stations Jean Macé et Garibaldi-Berthelot, de la rue Marc Bloch à la rue Pierre Sénard, les bâtiments situés de part et d'autre de l'avenue Berthelot au niveau du Nouveau Cimetière de la Guillotière (entre les stations Route Vienne et Place du Jet d'eau, 8<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur proche de la place du 11 Novembre 1918 (8<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que les bâtiments situés au croisement du cours Albert Thomas et de l'avenue des Frères Lumières (à proximité de l'Hôpital Edouard Herriot, 8<sup>ème</sup> arrondissement).

Ces territoires sont reliés les uns aux autres par des bâtiments disposant d'une capacité quotidienne de déplacements plus relative. L'accessibilité à cette ligne T2 reste néanmoins suffisante pour assurer à l'ensemble des bâtiments qui se trouve sur son tracé une capacité cumulée de moins de 200 000 places par jour.

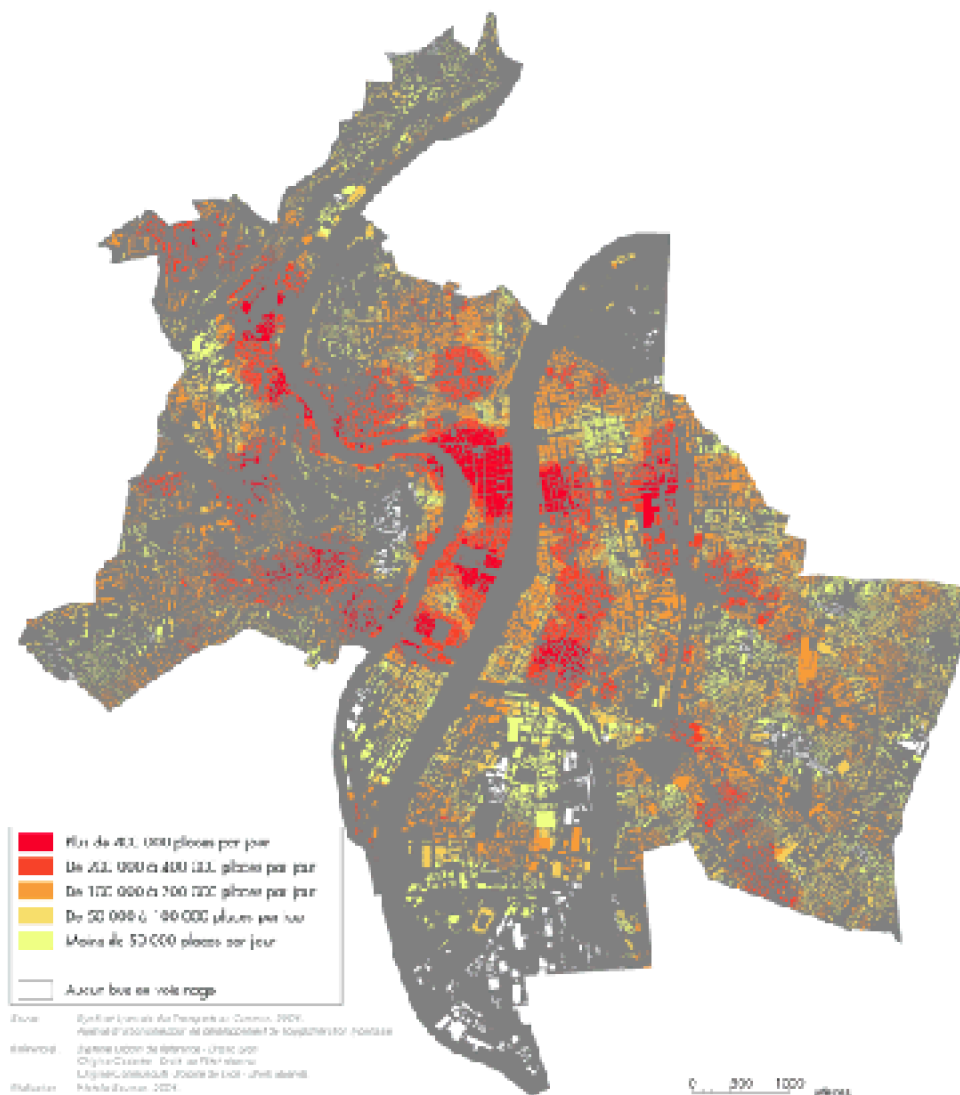
La structure du réseau de tramway lyonnais témoigne ainsi d'une double disparité spatiale. Le réseau couvre dans un premier temps de manière très inégale le territoire communal, favorisant les liaisons entre le sud de l'hypercentre et l'est de la commune, assurant par là même la connexion entre les deux gares ferroviaires de Lyon. Dans un second temps, les liaisons entre Perrache et la rive gauche assurées par la ligne T1 du tramway semblent plus structurantes que celles de la ligne T2. Cette disparité territoriale des capacités potentielles de déplacement est d'autant plus inexplicable qu'elle vient se juxtaposer et par la même renforcer un niveau d'équipement déjà élevé puisque cette ligne T1 vient en partie doubler l'itinéraire de la ligne de métro B. La couverture du réseau du tramway s'inscrit donc dans la continuité, le complément voire le doublement du réseau du métro en pérennisant une construction en étoile du maillage des transports collectifs sans jamais tendre vers des liaisons de « *périphérie* » à « *périphérie* ».

### 3.1.3. La couverture du réseau de bus

Comme l'illustre très clairement la **carte IV.3.** représentant le volume estimé des déplacements possibles grâce au réseau de bus lyonnais, la quasi-totalité du territoire dispose d'une accessibilité au réseau. Certes, les capacités quotidiennes du réseau de

bus sont quantitativement plus limitées, cependant celui-ci semble pallier la faiblesse de ces capacités par l'ampleur de l'espace qu'il couvre.

Globalement, l'armature du réseau de bus vient renforcer les points névralgiques précédemment identifiés pour les réseaux du métro et du tramway. Les capacités cumulées les plus importantes (plus de 400 000 places par jour) caractérisent principalement le secteur de la Presqu'île (bâtiments proche de la place Bellecour, 2<sup>ème</sup> arrondissement, le secteur hypercentral de la place de la République à la place Sathonay, 1<sup>er</sup> arrondissement, ainsi que le secteur entre la place Carnot et la place Gensoul, 2<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments de part et d'autre du cours La Fayette, le long de l'avenue du Maréchal de Saxe (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements), le secteur de la Part-Dieu, entre le cours La Fayette et le centre commercial, le large secteur au nord de la place Jean Macé reparti de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès jusqu'à la rue des Trois Pierres (7<sup>ème</sup> arrondissement). À l'ouest de la commune, quelques bâtiments isolés de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), une partie du centre de Vaise désigné par le bâti de part et d'autre de la Grande rue de Vaise, le secteur proche de la gare de Vaise (entre la rue de Saint-Cyr et la rue de la Claire, 9<sup>ème</sup> arrondissement), quelques bâtiments situés le long du quai Arloing, puis plus au sud ceux situés près du quai Pierre Scize ainsi que le secteur de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) cumulent également une capacité quotidienne de plus de 400 000 places.



Carte IV-3 : Transports en commun : capacité quotidienne cumulée des bus

Les zones construites bénéficiant d'une capacité potentielle de déplacements comprise entre 200 000 et 400 000 places par jour se greffent alors sur ces secteurs formant ainsi de vastes entités disposant d'un niveau d'équipement satisfaisant. La couverture du réseau de bus concentre ainsi ces capacités sur la Presqu'île (globalement de Perrache, 2<sup>ème</sup> arrondissement, à la rue de l'Annonciade, 1<sup>er</sup> arrondissement), sur le centre de la Croix-Rousse (de part et d'autre du boulevard au niveau de la place de la Croix-Rousse, 4<sup>ème</sup> arrondissement), sur une large part du secteur ouest des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements (le long des quai Joseph Gillet et Saint-Vincent). Pour l'ouest de la commune, les secteurs de la Duchère, de Balmont, du grand centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), de Champvert (limite entre les 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements), de Saint-Jean, de Saint-Just et du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement) bénéficient d'une capacité comparable. La rive gauche du Rhône se caractérise également par une importante capacité de déplacements. De Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement) au secteur de la Part-Dieu (3<sup>ème</sup> arrondissement), de la place Edgar Quinet (6<sup>ème</sup> arrondissement) à la

place Jean Macé (7<sup>ème</sup> arrondissement) en passant par le secteur de Saxe-Gambetta, le centre de la rive gauche dispose d'une couverture satisfaisante. Plus à l'est, les disponibilités sont plus limitées. Certains secteurs s'individualisent cependant par des capacités de 200 000 à 400 000 places journalières comme par exemple les bâtiments localisés au croisement de l'avenue Félix Faure et l'avenue Lacassagne, au niveau de la place Rouget de l'Isle (3<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur plus limité autour de la place d'Arsonval (au carrefour du cours Albert Thomas et de l'avenue des Frères Lumières, entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que les bâtiments répartis de part et d'autre de l'avenue des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Le reste du territoire lyonnais bénéficie ensuite d'une large accessibilité au réseau mettant à disposition des capacités quotidiennes comprise entre 50 000 et 200 000 places. Le territoire est ainsi amplement couvert et structuré par cette centaine de lignes de bus et trolleybus. L'organisation de ce réseau semble ainsi être la plus homogène des trois armatures analysées. La structure de ce mode « léger » de déplacement s'impose par conséquent comme la moins discriminante pour l'espace lyonnais. Bien que les capacités offertes à chacun de se déplacer en bus soient quantitativement plus réduites, la couverture territoriale du réseau est telle qu'elle permet une accessibilité plus équitablement répartie.

### 3.1.4. Capacité quotidienne cumulée multimodale

À partir des approches spécifiques de chacun des trois réseaux de transports publics, nous avons tenu à restituer une vision plus globale des capacités quotidiennes de déplacements. Cette analyse multimodale de l'organisation de l'offre publique de déplacement permet de mieux apprécier les caractéristiques du territoire lyonnais.

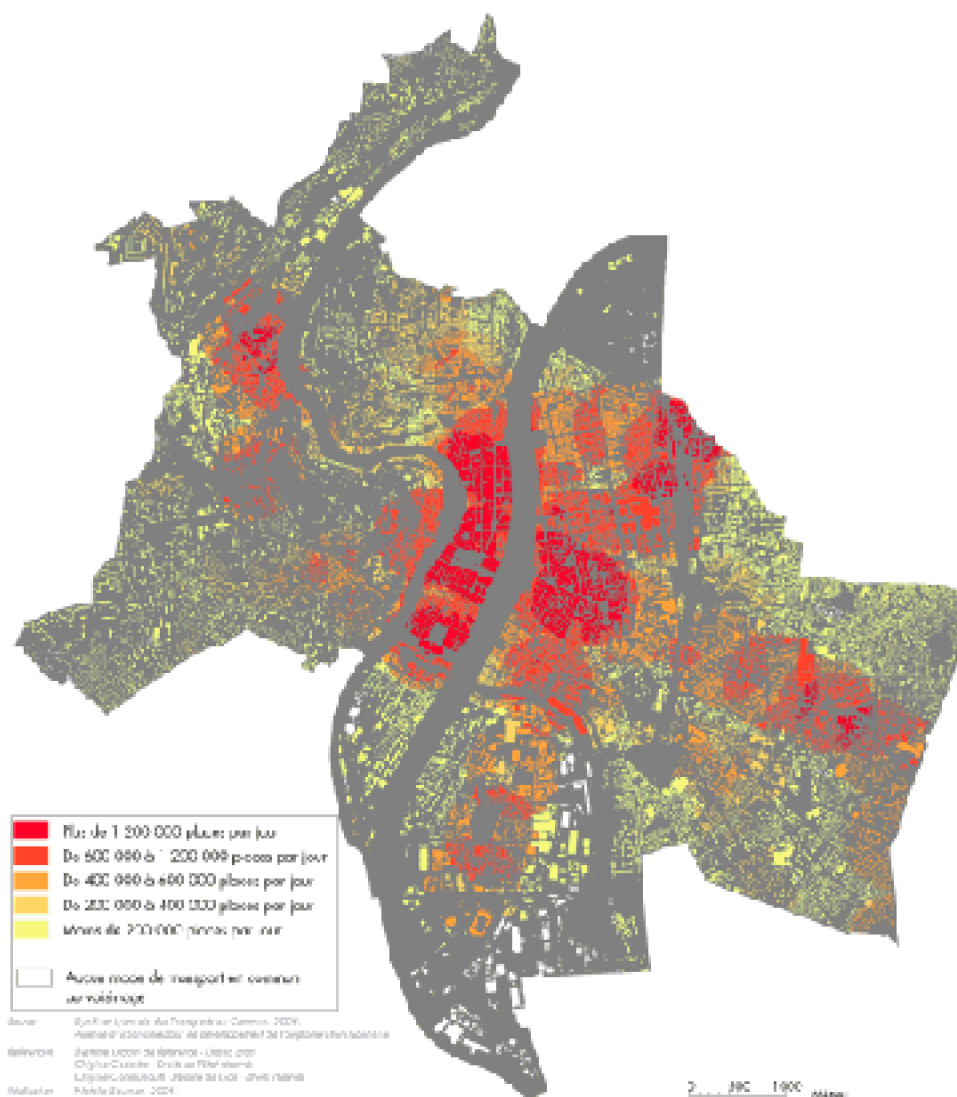
Comme le montre la **carte IV.4.**, la répartition globale des capacités quotidiennes met tout d'abord en évidence l'existence de deux grands pôles de déplacements : la Presqu'île et le secteur de la rive gauche plus hétérogène. À cette organisation bipolaire, s'ajoute des centralités plus secondaires qui structurent le reste du territoire.

Le vaste secteur de l'hypercentre lyonnais est ainsi marqué par l'importance de ses capacités de déplacements en transports en commun. Les bâtiments répartis de la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) à la place des Terreaux (1<sup>er</sup> arrondissement) proposent ainsi un volume de déplacements de plus de 1 200 000 places par jour. Parallèlement à cette centralité avérée, deux nœuds multimodaux s'individualisent en rive gauche en cumulant des capacités de même ampleur :

- les bâtiments proche de Saxe-Gambetta (croisement du cours Gambetta, de l'avenue du Maréchal de Saxe et de l'avenue Jean Jaurès) formant une zone étendue du pont de la Guillotière à la rue André Philip en passant par la place Aristide Briand bornée au sud par la rue Salomon Reinach (7<sup>ème</sup> arrondissement) et au nord par la Préfecture, la place Guichard et la place des Martyrs de la Résistance (3<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- et le secteur plus limité des Brotteaux et de Charpenne de part et d'autre du cours Richard Vitton (limite entre le 6<sup>ème</sup> arrondissement et la commune de Villeurbanne).



Sur le reste du territoire, deux centres secondaires se caractérisent ensuite par des capacités quotidiennes de déplacements supérieures à 1 200 000 places. Il s'agit des bâtiments du centre de Vaise répartis de la rue de la Corderie à la place de Paris (9<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que ceux à l'angle du cours Albert Thomas et de l'avenue des Frères Lumières de part et d'autre de l'Hôpital Edouard Herriot (entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements).



Carte IV-4 : Transports en commun : capacité quotidienne cumulée multimodale

Autour de ces polarités, se juxtaposent des bâtiments disposant d'une capacité de déplacement globalement comprise entre 400 000 et 1 200 000 places par jour. Le large centre de la Croix-Rousse offre ainsi une capacité quotidienne de 400 000 à 600 000 déplacements possibles. Ce potentiel de déplacements caractérise davantage la rive gauche du Rhône et son extension vers l'est : les bâtiments largement distribués de part et d'autre des cours Franklin Roosevelt et Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments répartis de la Préfecture à la Part-Dieu (3<sup>ème</sup> arrondissement), ceux de part et d'autre des cours Gambetta et Albert Thomas et ceux bordant l'avenue Jean Jaurès,

ème arrondissement). Les centralités de l'ouest lyonnais sont par ailleurs plus réduites et isolées. Il s'agit essentiellement du secteur du Vieux Lyon (5<sup>ème</sup> arrondissement), de celui de Champvert (entre les 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements) et du centre de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement).

Il convient ensuite de noter que rares sont les bâtiments exclus du système de réseau de transports publics. Cette représentation cartographique montre ainsi qu'à l'exception de quelques entités situées principalement au sein de la zone d'activités du Port Industriel Edouard Herriot (sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement), dans le secteur de la Mouche (7<sup>ème</sup> arrondissement), le long du quai Rambaud (2<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que quelques bâtiments plus disparates de Montchat (3<sup>ème</sup> arrondissement), l'ensemble du territoire lyonnais bénéficie d'une certaine capacité à se mouvoir. Certes, celle-ci reste très limitée. Les bâtiments concernés ne disposent en effet que d'une capacité de moins de 200 000 places par jour mais ils ne sont par conséquent pas exclus de la dynamique globale du réseau. Cette accessibilité bien que réduite permet à ces entités d'être néanmoins intégrées à des zones de rabattement facilitant l'accès à des disponibilités de déplacements de plus grande envergure.

L'armature multimodale du réseau de transports en commun lyonnais vient ainsi renforcer les centralités avérées de la ville qui s'organisent autour de son hypercentre et du polycentrisme de la rive gauche. En termes de capacités, le réseau de métro s'impose comme le plus structurant alors même qu'il se trouve conforté par celui du tramway. Le réseau lourd de déplacements publics semble donc largement consolidé. Bien que géographiquement mieux implanté et plus harmonieusement réparti sur l'ensemble du territoire, le réseau de bus ne peut rééquilibrer l'offre de déplacements en transports en commun.

Afin de rendre compte de la qualité des espaces de vie des lyonnais et par la même d'évaluer leur qualité de vie quotidienne, il convient à présent de tendre vers une approche plus qualitative. Il s'agit de qualifier le territoire en fonction du phénomène en analysant la disponibilité des transports en commun lyonnais. Afin de valoriser au mieux la démarche, celle-ci s'appuie uniquement sur l'appréciation des cadres de vie habités.

### **3.2. Analyse des disponibilités multimodales du réseau de transports en commun lyonnais**

La **carte IV.5.** représente l'ensemble de la disponibilité des transports en commun des bassins de vie. Cette carte de synthèse a été construite à partir de l'importance de l'offre de chacun des réseaux structurant l'espace lyonnais (réseau de métro et funiculaire, réseau de tramway et réseau de bus et trolleybus) tout en tenant compte de leur aire d'attractivité respective. Cette représentation cartographique correspond à une transposition plus subjective de l'estimation des capacités potentiellement offertes à chacun de se déplacer. Cette carte cherche à caractériser la qualité et la fonctionnalité du tissu urbain. Pour ce faire, la légende de cette carte se structure autour de 5 classes :

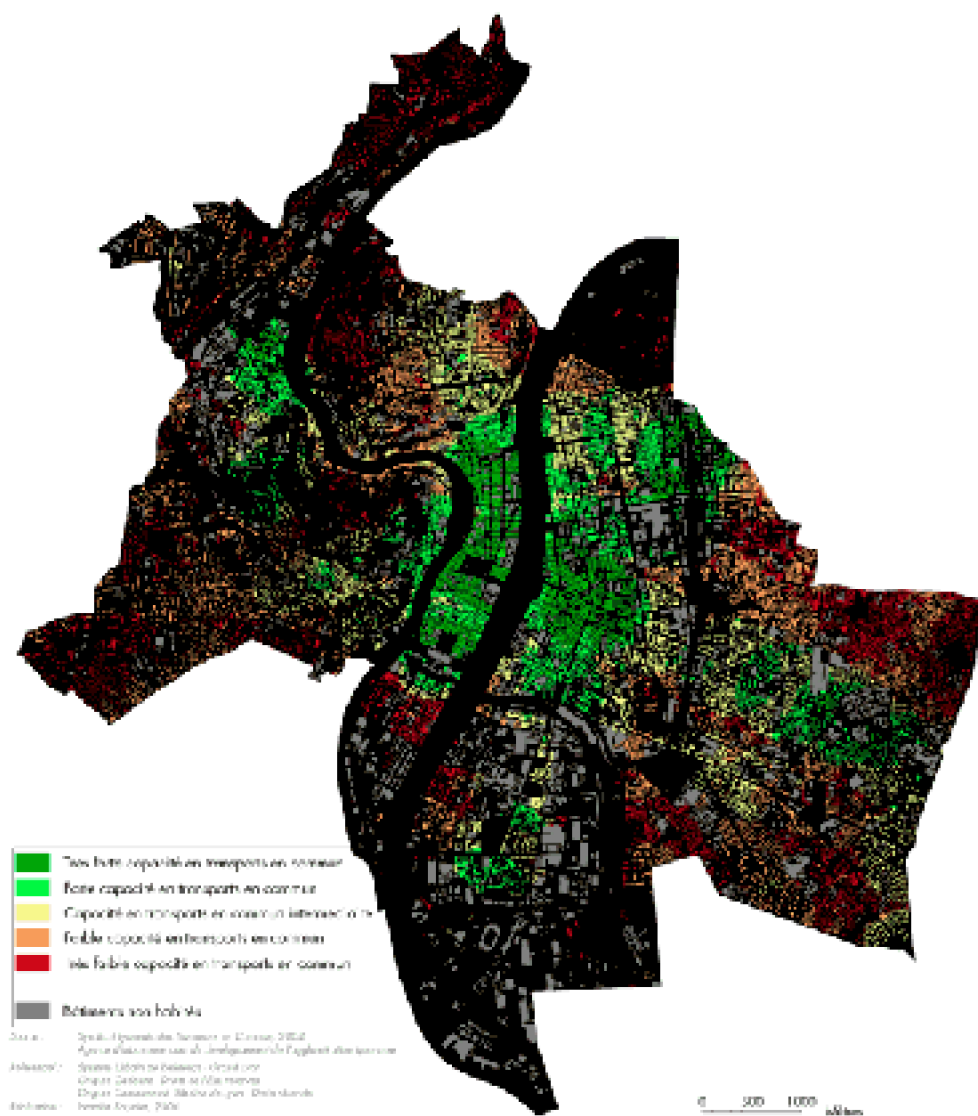
- Très forte capacité en transports en commun
- Forte capacité en transports en commun

- Capacité en transports en commun intermédiaire
- Faible capacité en transports en commun
- Très faible capacité en transports en commun

Les résultats cartographiques mettent en évidence une profonde disparité territoriale quant à la disponibilité des transports en commun. L'hypercentre de Lyon et la rive gauche du Rhône bénéficient ainsi d'une très forte capacité multimodale. Essentiellement structuré par le réseau du métro, le centre élargi de la ville cumule un important potentiel de déplacements. Les secteurs situés entre la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) et l'Hôtel de Ville (1<sup>er</sup> arrondissement) en passant par la place Bellecour, ainsi que les points névralgiques de Saxe-Gambetta et de Brotteaux-Charpennes profitent d'un fort niveau d'équipement public et structurent considérablement l'armature urbaine.

Parallèlement à ces zones de grandes potentialités, le reste du territoire s'organise sur des polarités plus secondaires. Nous pouvons citer le secteur du Vieux Lyon (5<sup>ème</sup> arrondissement) correspondant à l'extension du centre ou des cœurs de quartier plus périphériques comme celui de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) et de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) pour l'ouest de la commune et les polarités de Monplaisir (de part et d'autre du cours Albert Thomas, entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) et le secteur des Frères Lumières (vaste zone autour de l'Hôpital Edouard Herriot).

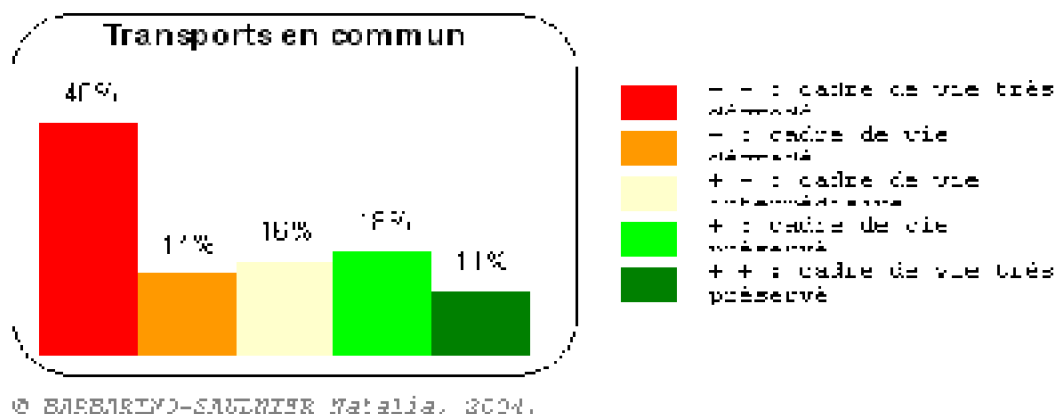
Nous pouvons également évoquer un secteur spécifique du sud de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) qui bénéficie d'une forte capacité multimodale. Celui-ci correspond davantage à la desserte de grands équipements. Ces bâtiments bénéficient en effet d'une accessibilité qui dépasse l'emprise locale.



Carte IV-5 : disponibilité des transports en commun

Dans une perspective de rayonnement d'agglomération, la structure du réseau de transports en commun est organisée pour assurer un accès au stade municipal de Gerland, au Parc Scientifique Tony Garnier, aux équipements scolaires du secteur comme l'Institut Universitaire de Formation des Maîtres ou l'École Normale Supérieure.

Il convient néanmoins de préciser la faiblesse de ce potentiel. Au total, moins d'un cinquième du territoire habité est concerné par d'importantes disponibilités multimodales. Comme l'illustre le **graphique IV.1.** présenté ci-dessous, seulement 11% des bâtiments habités de la ville de Lyon bénéficient d'une très forte capacité multimodale alors que 18% d'entre eux profitent d'une forte capacité de déplacements.



Graphique IV.1. Importance de la disponibilité des transports en commun : répartition des bâtiments habités

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Les bâtiments habités concernés par des capacités multimodales intermédiaires se répartissent de manière interstitielle faisant le lien entre les territoires disposant d'une forte disponibilité des transports en commun et ceux affectés par leur faiblesse ou leur carence. Il s'agit principalement des bâtiments du centre de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), d'une partie du centre de Saint-Just (entre la rue de Trion et le chemin de Choulans, 5<sup>ème</sup> arrondissement), du secteur habité de part et d'autre du cours Franklin Roosevelt (6<sup>ème</sup> arrondissement), des bâtiments au-delà de la rue Garibaldi au niveau du cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement) puis au niveau du cours Gambetta (entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), ainsi que des secteurs plus éparses le long du cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) et enfin, quelques bâtiments du secteur des Etats-Unis (de part et d'autre du boulevard des Etats-Unis, 8<sup>ème</sup> arrondissement) et ceux en bordure du 8<sup>ème</sup> arrondissement, entre l'avenue Rockefeller et l'avenue Paul Santy. Ces bâtiments restent néanmoins peu représentatifs puisque ce niveau intermédiaire de disponibilité ne concerne que 16% de l'ensemble des structures habitées.

L'intérêt de cette cartographie demeure dans la restitution de l'ampleur de la faiblesse des disponibilités des transports en commun qui frappe le territoire lyonnais. En effet plus de la moitié des bâtiments habités sont affectés par de faibles capacités de déplacements : 14% des bâtiments habités connaissent ainsi une faible capacité multimodale alors que 40% d'entre eux évoluent dans un environnement nettement plus dégradé dans la mesure où ils ne disposent que d'une très faible capacité de déplacement. Ces territoires restent caractéristiques des franges de la ville. Essentiellement localisés à l'ouest de la commune, sur de larges secteurs des 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements, ils dominent également l'est de Lyon (secteurs de la Vilette, Ferrandière, Maisons Neuves, Montchat pour le 3<sup>ème</sup> arrondissement et secteurs du Moulin à Vent, Grand Trou, Grange Rouge ou Mermoz pour le 8<sup>ème</sup> arrondissement). Ils se retrouvent enfin de manière plus éparses au niveau du Rhône amont (bâtiments dans le secteur de la montée de la Boucle pour le 4<sup>ème</sup> arrondissement et ceux proche du boulevard des Belges pour le 6<sup>ème</sup> arrondissement), dans le secteur des Chartreux (1<sup>er</sup>

arrondissement) et proche du quai Joseph Gillet (4<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi qu'au niveau du Rhône aval dans la zone résidentielle de Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement) et celle de part et d'autre du boulevard Yves Farge (7<sup>ème</sup> arrondissement).

Cette cartographie met par conséquent en évidence la déficience de la couverture du réseau de transports en commun lyonnais. Certes les territoires centraux bénéficient d'un niveau considérable d'équipement. Cependant, les disparités spatiales de l'offre en transports en commun sont particulièrement discriminantes. Le maillage du réseau révèle l'insuffisance des capacités potentiellement offerte à chacun de se déplacer. Ces commodités de déplacements susceptibles de répondre aux attentes des habitants ne sont pas assurées partout. L'accessibilité aux réseaux collectifs reste donc le privilège des zones centrales. Finalement, cette représentation cartographique au-delà de la stricte analyse de la disponibilité des transports en commun, renseigne sur la structuration urbaine de la ville de Lyon. Elle met en évidence ses centralités incontestables et leurs fonctions polarisantes sur lesquelles s'appuient logiquement l'armature du réseau collectif. Elle met également en lumière de profondes disparités spatiales de la couverture du réseau qui peuvent nuire à la qualité des cadres de vie. En évaluant l'importance de l'offre en transports en commun, cette analyse permet de hiérarchiser la capacité des bassins de vie à répondre aux exigences de mobilité des habitants. Même si cette approche ne restitue pas la complexité du fonctionnement des transports en commun ou l'aspect qualitatif de l'offre, elle permet néanmoins d'estimer la « *quantité de transports collectifs* » mise à disposition par les cadres de vie et par là même de mesurer leur aptitude à satisfaire les besoins de la vie quotidienne en matière de déplacements. Cette classification permet donc de mettre en évidence de profondes disparités territoriales. En abordant la problématique des transports en commun, l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des Lyonnais peut alors trouver une voie d'expression.

## CHAPITRE II. L'accidentologie et la sécurité du piéton

Les accidents de la circulation sont étroitement liés au phénomène urbain. En 2003, deux accidents corporels de circulation sur trois déplorés en France se sont produits en ville<sup>116</sup>. Le milieu urbain et la rue en particulier sont les terrains de multiples déplacements. Il s'agit bien évidemment d'un lieu de la vie sociale mais c'est aussi parfois un lieu de conflits entre piétons, cyclistes, motards, bus ou automobilistes qui se croisent et se confrontent. L'insécurité routière est un drame humain puisque plus de 1500 personnes trouvent encore la mort chaque année sur les routes des villes françaises. Il s'agit par conséquent de la première cause de mortalité pour les jeunes de 15 à 24 ans et de la première cause de décès dans les accidents de travail.

La sécurité routière est ainsi une préoccupation majeure pour la qualité des territoires urbains aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle locale. Comme l'explique le document de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise : « *une agglomération sûre et*

---

<sup>116</sup> CERTU, 2004, « La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains. Quels enjeux ? Quelles actions ? ». 8 pages.

*agréable à vivre (...), c'est une agglomération où l'on peut se déplacer en sécurité sans risque d'accident ou d'agression, quel que soit le mode de déplacement »<sup>117</sup>. La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) a érigé la question de la sécurité des déplacements en un objectif obligatoire et prioritaire des Plans de Déplacements Urbains (PDU). L'enjeu de la sécurité routière sur le territoire de l'agglomération lyonnaise est considérable : « en cinq ans, de 1997 à 2001, 164 personnes ont été tuées et 1034 gravement blessées dans des accidents de la circulation »<sup>326</sup>.*

Cette préoccupation est d'autant plus primordiale que les accidents de la circulation frappent davantage les piétons et les vélos. Plus vulnérables que les automobilistes, ils paient un large tribut dans leurs déplacements et sont ainsi impliqués dans plus d'un quart des accidents de l'agglomération lyonnaise. Ces usagers représentent par conséquent 40% des victimes graves. Parmi les victimes de la route, les enfants les plus jeunes et les personnes âgées sont particulièrement touchés. Pour preuve de cette surexposition, sur le plan national, un quart des blessés a moins de 15 ans et la moitié des piétons tués en ville a plus de 65 ans.

Le risque d'accident n'est cependant pas un phénomène homogène sur l'ensemble du tissu urbain. L'exposition au risque de la route est une variable discriminante qui conditionne la qualité du quotidien des habitants. Le nombre d'accidents, leur gravité mais aussi le nombre d'accidentés, leur nature, à savoir si l'accident met en cause des piétons ou non, sont autant d'éléments qui structurent le « *sentiment d'insécurité routière* ». Ce sentiment d'insécurité est une notion difficile à appréhender : elle mêle à la fois des éléments d'expérience personnelle où le sujet a été impliqué directement dans des situations de danger, ou il a été témoin de situations dangereuses ou d'accidents, ou il a entendu parler de lieux accidentogènes ... Cette appréhension varie également en fonction du mode de déplacement adopté par l'habitant : un piéton connaîtra les passages protégés dangereux tandis qu'un automobiliste sera davantage préoccupé par les carrefours difficiles ou les lieux à faible visibilité. Un croisement accidentogène marqué par une fréquence importante d'accidents graves ou non engendre un sentiment de crainte et d'inquiétude qui vient nourrir ce sentiment de mise en danger. L'analyse de l'accidentologie et plus particulièrement l'appréciation de la sécurité du piéton participent ainsi à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des habitants et permet de parfaire le diagnostic du territoire lyonnais.

## **1. De la problématique de l'accidentologie à une base de données relationnelle : vers la construction d'une classification des sites routiers potentiellement dangereux**

---

L'accidentologie constitue un axe majeur de préoccupation à la fois politique et sociétale. La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement. Les collectivités locales, les assurances, les entreprises, les associations et bien évidemment tous les usagers sont également concernés. En un mot, la sécurité routière est vraiment

<sup>117</sup> SYTRAL, 2004, « Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Projet arrêté du 11 mars 2004 ». 66 pages.

l'affaire de tous. C'est pourquoi, il n'est pas étonnant, en cherchant à évaluer la qualité de vie quotidienne du territoire lyonnais, de s'interroger sur cette question de l'accidentologie. Cette problématique a d'ailleurs été largement investie par les autorités locales et en particulier par les services en charge des déplacements urbains du Grand Lyon. Il nous a alors apparu opportun de baser notre travail sur des outils d'analyse et de mesure préalablement développés par une structure expérimentée dans l'observation et l'évaluation des phénomènes accidentogènes.

### **1.1. Une base de données relationnelle adaptée**

L'Unité *Plan des Déplacements Urbains et Circulation* de la Direction de la Voirie du Grand Lyon traite les voies communautaires de l'agglomération lyonnaise et centralise l'information concernant les accidents de la route des cinquante-cinq communes de la Communauté Urbaine de Lyon. Cette responsabilité se traduit par le recensement de l'ensemble des accidents de la circulation, leur géolocalisation précise sur l'ensemble du territoire et le traitement des nombreuses informations décrivant chacun des accidents. Cette base de données est renseignée par les services en charge des interventions (services de la Police Municipale et de la Police Nationale). Elle est de plus régulièrement mise à jour par le service responsable de la circulation au sein du Grand Lyon. Intéressé par notre démarche de diagnostic, la Direction de la Voirie a consenti à mettre à notre disposition cette base de données géoréférencée sur l'ensemble du territoire de la ville de Lyon<sup>118</sup>. Conformément aux études menées au sein de cette unité, nous avons établi une base de données recensant les accidents de la circulation sur trois années consécutives : 1998, 1999 et 2000. Cet inventaire réparti sur trois ans permet ainsi d'obtenir un volume de données suffisant pour mener à bien une classification des sites routiers potentiellement dangereux pour les habitants.

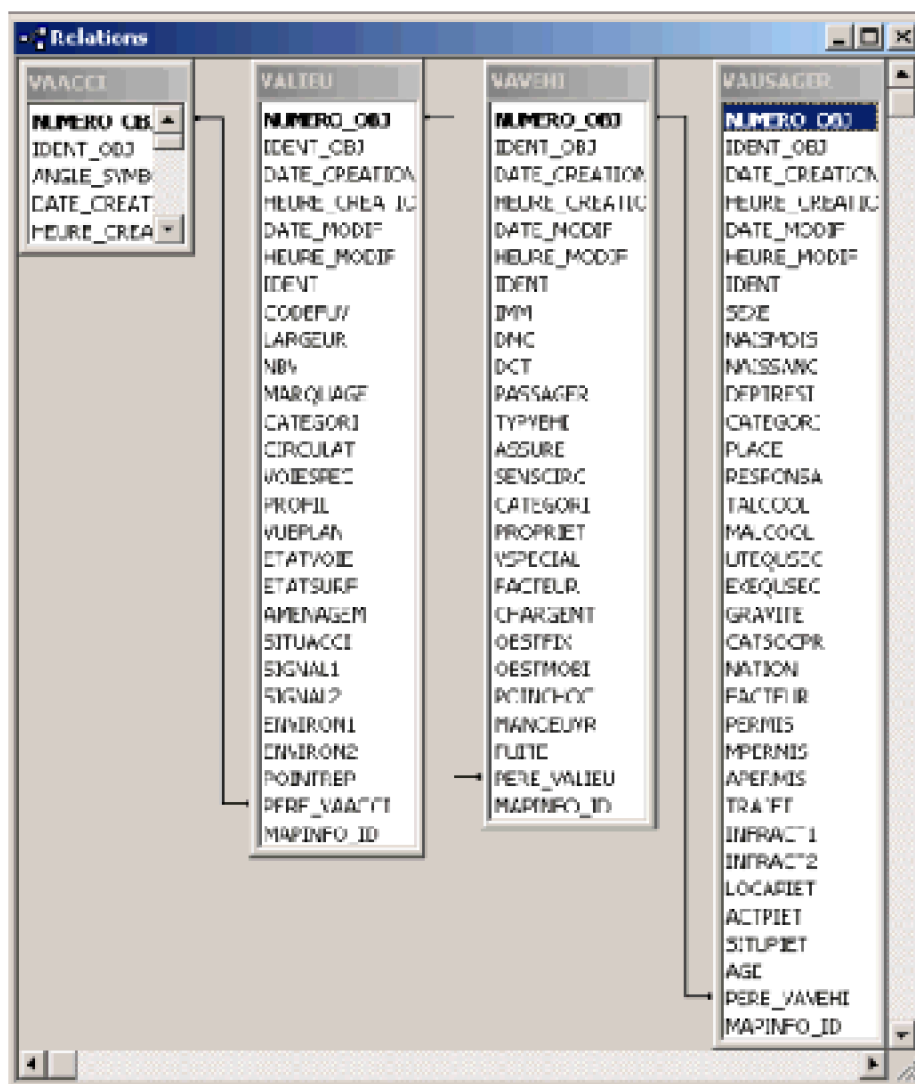
### **1.2. Construction du jeu de données**

La donnée source mise à notre disposition correspond à une base de données « *relationnelle* » décrivant l'ensemble du phénomène. Il s'agit d'une information emboîtée où l'accident forme l'objet de référence à partir duquel se structure l'ensemble des caractéristiques descriptives de l'événement. Comme le montre la figure suivante, les informations relatives à l'accident sont liées les unes aux autres : le point de départ de cette analyse descriptive est l'*objet accident*, son aboutissement étant l'identification des usagers mis en cause.

---

<sup>118</sup> Nous voulons, à cet égard, remercier Christian MINAUDIER et Laurent VALETTE pour la confiance qu'ils nous ont allouée et leur précieuse collaboration.





© BARBARINO-SAWLWIER Natalia 2004.

Figure IV.2. Organisation dynamique de la base de données relationnelle

D'une manière plus précise, cette base de donnée se structure autour de quatre tables spécifiques mais reliées entre elles. À la racine se trouve la table « VAACCT » identifiant l'objet accident préalablement géolocalisé par les services de la Direction de la Voirie. De cet objet initial découlent une succession d'informations permettant de caractériser l'accident lui-même, à savoir :

- les *objets lieu* : décrits dans la table « VALIEU », ces objets permettent de caractériser les propriétés de la voie où a eu lieu l'accident. En effet, un même accident peut impliquer plusieurs voies dont les caractéristiques sont particulièrement détaillées (nombre de voies, largeur des voies, sens de circulation, trafic, marquage au sol, aménagement, ...)
- les *objets véhicule* : décrites dans la table « VAVEHI », ces informations fournissent les caractéristiques des véhicules accidentés (type de véhicule, nombre de passagers, assurance, points de choc, fuite,...)

- les *objets usager* : décrites dans la table « *VAUSAGER* », ces informations présentent de manière extrêmement détaillées le profil des accidentés impliqués (sexe, âge, nature de l'accidenté (piéton, usager de véhicule ou de deux roues), place occupée dans le véhicule (conducteur, passager avant ou arrière), responsabilité, alcoolémie, gravité des blessures, ...).

Cette base de données est à la fois ascendante et descendante : à partir de l'*objet accident*, nous pouvons identifier les usagers mis en cause et inversement, à partir des accidentés, nous pouvons retrouver l'*objet accident* d'origine. Chacune des tables est ainsi liée à la suivante grâce à un champ particulier permettant l'emboîtement des données : dans la table « *VAUSAGER* », le champ « *PERE\_VAVEHI* » permet d'associer les usagers à un véhicule accidenté (dans la table « *VAVEHI* »). Dans la table « *VAVEHI* », le champ « *PERE\_VALIEU* » permet d'associer le véhicule accidenté à un lieu. Cet identifiant, faisant office de liaison relationnelle, permet par conséquent de retrouver l'*objet accident* de l'ensemble des accidentés qu'il soit piéton ou usagers d'un véhicule. Dans le cas des piétons ou des cyclistes (assimilés aux piétons), le champ « *PLACE* » assigné aux accidentés est renseigné par la valeur 0. Grâce à la construction relationnelle de cette base, chaque piéton accidenté peut donner lieu à l'identification d'un *objet accident*. Dans le cadre d'une réflexion spécifique sur la sécurité des piétons, cette reconstitution de l'information est précieuse pour isoler les accidents impliquant des piétons.

Pour construire au mieux la classification des secteurs accidentogènes, nous avons axé les analyses spatiales sur deux objets principaux : l'*objet accident* et l'*objet usager*. La constitution du jeu de données consiste donc à géolocaliser les tables descriptives en fonction de la table racine : la table « *VAACCI* ». Cette géolocalisation se fait par simple transmission de la « *position* » des objets de la table racine aux objets correspondants des tables suivantes. L'information concernant les lieux, les véhicules et les usagers bénéficient donc des propriétés relationnelles entre les tables. Une fois ce géoréférencement effectué, nous disposons d'un jeu relationnel de tables ponctuelles parfaitement exploitables pour l'analyse spatiale.

## 2. Construction d'une approche croisée de l'accidentologie et traitement de l'information

---

Pour mener à bien cette étude de l'accidentologie lyonnaise, il convient d'utiliser au mieux la base de données relationnelle précédemment décrite. Il s'agit par conséquent de restituer la réalité de la distribution spatiale des accidents de la route, de mettre en évidence la densité des accidentés et de préciser la gravité des accidents afin de tendre vers une classification de la dangerosité des sites urbains. Il convient d'explicitier notre démarche en précisant les modalités de l'analyse spatiale, les traitements nécessaires à la construction d'indicateurs différenciés pour enfin discuter des limites de l'exercice.

### 2.1. Analyse spatiale

La phase d'analyse spatiale doit permettre de mettre en relief les disparités de l'exposition

au risque de la route. Pour ce faire, il s'agit d'analyser la répartition des accidents et des accidentés sur l'ensemble du territoire lyonnais. L'accidentologie fait implicitement référence à la notion de proximité du risque. Pour analyser au mieux cette dimension de la qualité de vie, il convient donc de déterminer la distance de voisinage pertinente. Nous avons voulu réduire l'analyse spatiale à l'unité restreinte du déplacement piétonnier répondant à une véritable pratique du territoire. Il s'agit de trouver le lieu d'interaction entre le tissu urbain et le piéton afin de délimiter le lieu quotidien des conflits multimodaux qui symbolise par conséquent le territoire de risque et de mise en danger pour l'habitant. La distance de l'unité de voisinage a ainsi été déterminée de manière à exclure tout autre mode de déplacement que le mode piéton. Cette distance a été fixée à 100 mètres dans la mesure où en deçà de cette distance, le déplacement à pied est quasi-systématique<sup>119</sup>. Cette unité de voisinage identifie alors le territoire du déplacement piétonnier à proximité du domicile. C'est donc dans cet espace restreint que le sentiment d'insécurité routière prend naissance.

Il convient de signaler que nous n'avons pas limité le traitement de l'information au simple périmètre de la ville de Lyon. L'exposition au risque d'accidents de la route ne peut être réduite aux limites administratives. Les accidents situés à l'extérieur de la commune ont ainsi une incidence sur l'insécurité des habitants. C'est pourquoi, ils ont été inclus à l'analyse en suivant une zone tampon de 100 mètres au-delà des limites de la ville de Lyon.

## 2.2. Traitement de l'information

Nous avons souhaité traiter l'information mise à notre disposition de façon à obtenir une évaluation de la sécurité routière au travers d'une approche globale de l'accidentologie lyonnaise tout en attribuant une priorité particulière au piéton et à sa sécurité de déplacement au quotidien. L'analyse de l'exposition au risque de la route dépend ainsi, à la fois, de la densité des accidents et de leur gravité tout en considérant les accidents impliquant des piétons de manière singulière.

Dans un premier temps, nous avons mené une approche par dénombrement. Il s'agit en effet de comptabiliser les faits accidentogènes puis de quantifier les victimes de la route afin d'analyser leur répartition spatiale. Pour ce faire, nous avons utilisé un certain nombre d'indicateurs simples :

- le nombre d'accidents de la circulation au voisinage des bâtiments : il s'agit d'un compte simple des *objets accidents* (issus de la table « VAACCI ») déplorés durant les trois années de référence au sein la zone de voisinage de 100 mètres autour de chacun des bâtiments de la ville de Lyon ;
- la densité des accidentés : il s'agit du compte des victimes de la route impliquées dans les accidents de la circulation rapporté à la superficie de la zone de voisinage. Cette nécessité du recours à la densité plutôt qu'au simple dénombrement s'est imposée par la différence de taille des unités de voisinage jugée préjudiciable à

---

<sup>119</sup> DIDIER N., TROCHE J-P., 2001, Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.

l'analyse de la répartition des victimes. L'unité de voisinage est en effet fonction de taille des bâtiments de référence. Compte tenu du nombre limité d'individus concernés, le rapport à la densité permet alors de réduire l'effet de taille de l'unité de voisinage. Cette analyse a été menée pour l'ensemble des accidentés puis détaillée en fonction du profil de la victime : usagers de véhicules et piétons.

Dans un second temps, nous avons cherché à qualifier la gravité des accidents de la route afin de mieux appréhender les phénomènes accidentogènes. Conformément aux études et évaluations menées à l'échelle nationale et locale, nous avons utilisé l'indice conjointement préconisé par le Ministère de l'Intérieur et le Ministère de l'Équipement et utilisé par les différentes Directions Départementales de l'Équipement pour procéder au classement des secteurs et des communes accidentogènes.

Cette étude se base par conséquent sur l'indicateur de gravité (IG). Celui-ci est construit de la manière suivante.

$$\text{Indicateur de gravité (IG)} = \frac{\text{nombre de blessés graves} + \text{nombre de tués} \times 100}{\text{nombre d'accidents}}$$

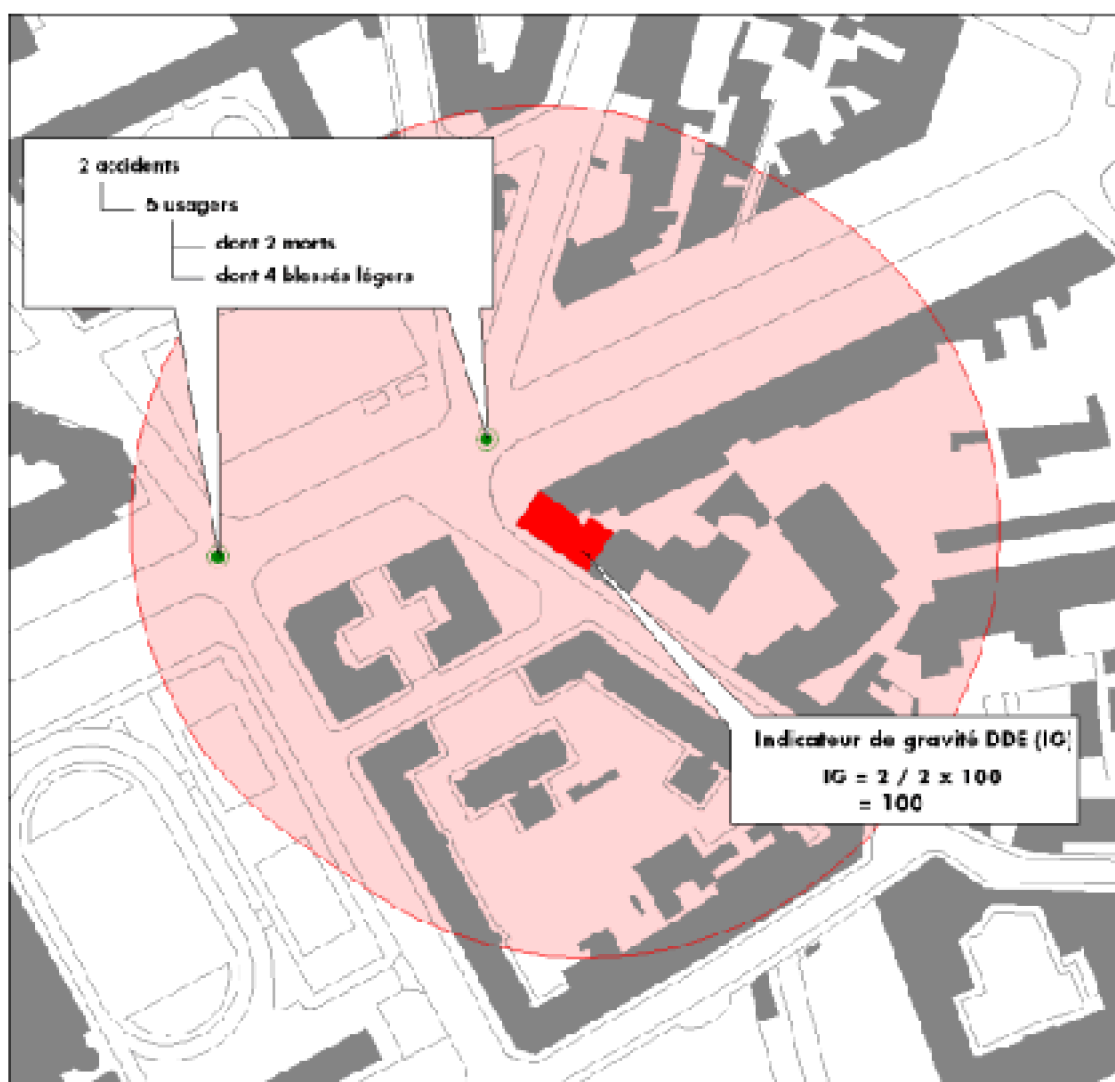
*Figure IV.3. Formule de calcul de l'indicateur de gravité*

Source : Ministère de l'Intérieur, 2001, « Lutte contre l'insécurité routière. ». Direction Générale de la Police Nationale, Direction Départementale de la Sécurité Publique du Rhône, 8 pages.

En référence à la fiche de synthèse départementale décrivant les sources de données utilisées par les Directions Départementales de l'Équipement (DDE) et leur traitement, il convient de préciser quelques définitions générales :

- le nombre de blessés graves correspond au nombre de blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation. Il est important de noter que ces blessés peuvent décéder après les six jours d'hospitalisation, mais ils resteront considérés comme des blessés graves ;
- le nombre de tués désigne le nombre de victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident.

Cet indicateur, en ne considérant que les victimes graves, met l'accent sur les faits les plus sérieux et permet par conséquent de dégager les véritables points noirs du réseau routier. Afin d'optimiser la démarche et de différencier la gravité de l'accidentologie piétonne, ce traitement a été décliné pour l'ensemble des usagers puis pour les piétons uniquement.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.4. Exemple de construction de l'indicateur de gravité

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La **figure IV.4.** présente l'exemple d'un bâtiment déplorant, au sein de son unité de voisinage de 100 mètres, deux accidents en trois ans. Globalement, ces deux accidents mettent en cause 6 usagers dont 2 tués et 4 blessés légers. L'indicateur de gravité est obtenu de la manière suivante :

$$IG = [(2 \text{ tués} + 0 \text{ blessé grave}) \times 100] / 2 \text{ accidents de la circulation} \\ = 100$$

La valeur de l'indicateur de gravité affecté au bâtiment est donc de 100. Cet exemple illustre parfaitement l'importance allouée aux victimes graves et l'évincement des autres dommages de l'insécurité routière.

Cependant, cet indicateur de gravité, en n'évoquant que les victimes graves, évacue volontairement l'ampleur des blessés légers (blessés dont l'état nécessite néanmoins de

0 à 6 jours d'hospitalisation ou un soin médical) et l'importance des accidents avec dommages matériels uniquement. L'accidentologie suit, forte heureusement, une logique décroissante : les accidentés sont moins nombreux que les accidents, les accidents avec des dommages corporels sont moins nombreux que les accidents avec uniquement des dommages matériels et les accidentés graves sont moins nombreux que les accidentés légers. Cet indicateur présente donc l'avantage de mettre en évidence les axes ou les intersections pour lesquels le risque est le plus grave sans prendre en compte les phénomènes accidentogènes les plus courants, à savoir les accidents légers ou matériels. Nous avons donc cherché un indicateur capable de rendre compte de la gravité des accidents sans pour autant nier la densité des accidents plus mineurs.

Suite à d'importantes investigations en la matière, nous avons été dans l'incapacité de trouver un indicateur national de synthèse restituant l'ensemble de ces deux dimensions de l'accidentologie. Notre regard s'est alors porté sur les travaux de recherche de l'université québécoise. Les chercheurs du Département d'Economie et de Gestion de l'Université du Québec à Rimouski ont en effet très largement investi la problématique de la sécurité routière et ont par conséquent élaborés une méthodologie multicritère de classification des sites routiers potentiellement dangereux<sup>120</sup>. Dans le cadre de cette étude, un indicateur global a été conçu. Il s'agit de mesurer la dangerosité des infrastructures à la fois en termes de dommages corporels et de dommages matériels. Cet indicateur de la dangerosité est cumulatif et pondère les accidents en fonction de leur gravité. La structure de la pondération s'effectue de la manière suivante :

- un coefficient de 9,5 pour les accidents graves impliquant des tués ou des blessés graves ;
- un coefficient de 3,5 pour les accidents légers ;
- un coefficient de 1 pour les accidents n'ayant occasionnés que des dégâts matériels.

Cet indicateur de dangerosité se construit de manière suivante.

$$\text{Indicateur de dangerosité (Iq)} = 9,5 (\text{nombre d'accidents mortels} + \text{nombre d'accidents graves}) + 3,5 (\text{nombre d'accidents légers}) + (\text{nombre d'accidents avec dommages matériels uniquement})$$

Figure IV.5. Formule de calcul de l'indicateur de dangerosité

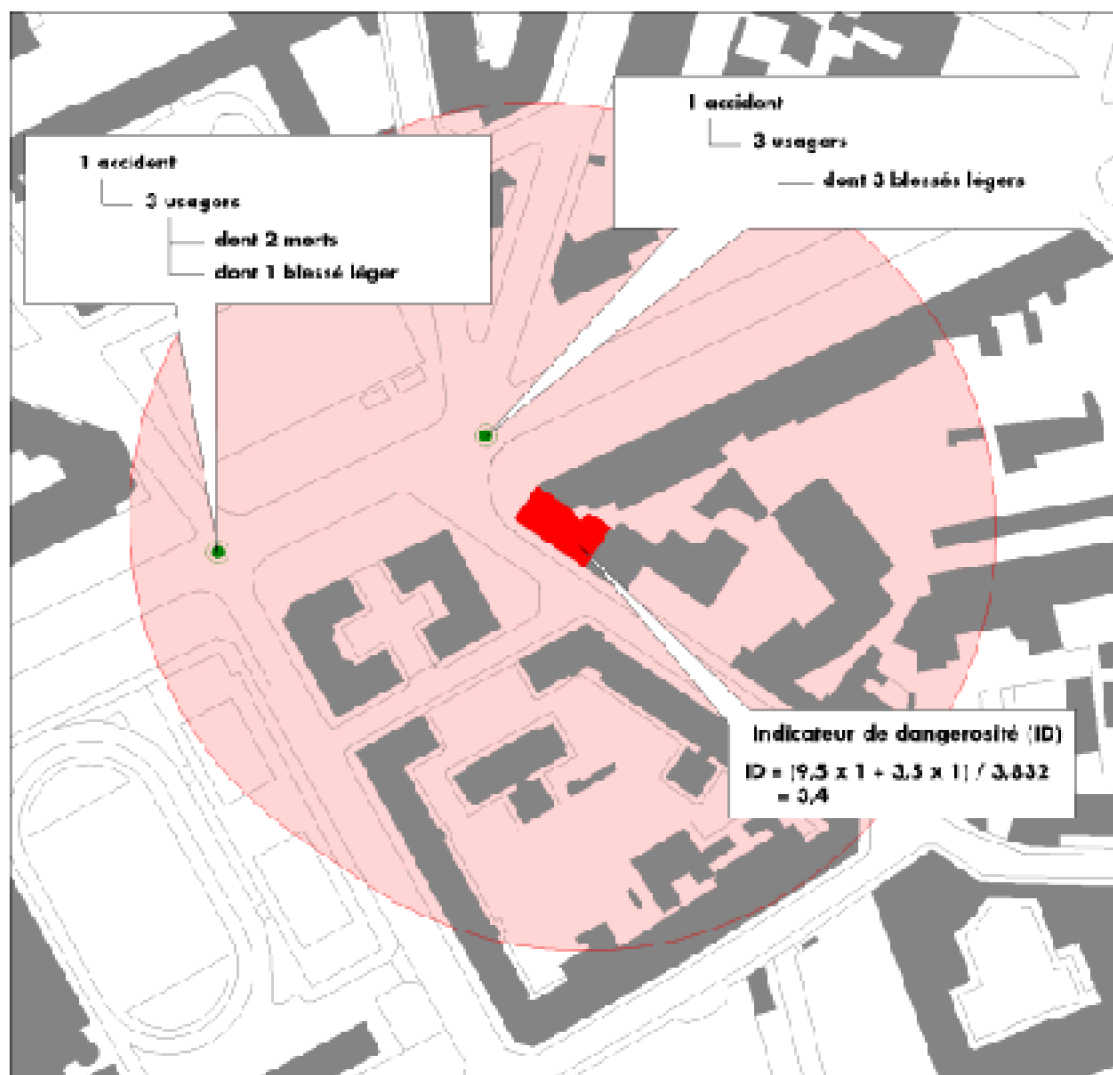
Source : URLI B., URLI D., OUELLET F., 2003, « Méthodologie multicritère de la classification des sites routiers potentiellement dangereux en regard des infrastructures routières ». Département d'Economie et de Gestion de l'Université du Québec à Rimouski.

Contrairement à l'indicateur de gravité, cet indicateur de dangerosité prend en compte l'ensemble des faits et semble par conséquent mieux retranscrire l'ampleur des

<sup>120</sup> URLI B., URLI D., OUELLET F., 2003, « Méthodologie multicritère de la classification des sites routiers potentiellement dangereux en regard des infrastructures routières ». Département d'Economie et de Gestion, Université du Québec à Rimouski, 6 pages.

événements accidentogènes qui affectent le milieu urbain. Celui-ci a néanmoins du être quelques peu adapté au contexte local d'étude. L'indice de gravité rapporte un nombre d'accidentés à un nombre d'accidents, il s'agit donc d'un rapport qui relativise les dommages humains dus à l'insécurité routière au nombre total d'événements accidentogènes déplorés au sein de chaque unité de voisinage. Cependant, cet indicateur de dangerosité tel qu'il est proposé est strictement cumulatif et se base uniquement sur la somme pondérées des différents types d'accidents déplorés au sein du territoire. Ce calcul reste donc étroitement dépendant de la taille de l'unité spatiale sur laquelle il s'exprime. Plus l'unité de voisinage est grande et plus le nombre d'accidents peut être important.

Afin d'être le plus précis possible, il convient de rendre comparable le dénombrement des accidents au sein des unités de voisinage de tailles différentes. Le moyen utilisé pour réduire cet effet de taille jugé préjudiciable à l'analyse est d'introduire le rapport à la superficie de chaque unité de voisinage. C'est pourquoi, nous avons jugé nécessaire de rapporter l'indicateur de dangerosité à la superficie du territoire qu'il caractérise. Ce procédé permet par conséquent de pallier à cette différence morphologique des unités de voisinage et de rendre comparable entre eux les indices ainsi obtenus. La **figure IV.6.** illustre par un exemple les différentes étapes de construction de cet indicateur de dangerosité.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.6. Exemple de construction de l'indicateur de dangerosité

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Nous avons volontairement repris le même cas de figure que celui présenté pour illustrer la construction de l'indicateur de gravité : 2 accidents impliquant 6 usagers dont 2 tués et 4 blessés légers. Cet indicateur traite les « *objets accidents* » ce qui nécessite de connaître la structure précise de chacun des accidents référencés. Pour l'exemple présenté ci-dessus, il est préalablement identifié que nous sommes en présence d'un premier accident mortel pour lequel on déplore deux tués et un blessé léger et d'un second accident pour lequel on déplore trois blessés légers.

L'indicateur de dangerosité se calcule ainsi de la manière suivante :

$$\begin{aligned} Id &= [[9,5 \times (1 \text{ accident mortel} + 0 \text{ accident grave})] \\ &+ [3,5 \times (1 \text{ accident léger})] \\ &+ (0 \text{ accident avec dommages matériels uniquement})] \end{aligned}$$



$$= 9,5 + 3,5 + 0$$

$$= 13$$

Afin de lisser l'effet de taille de l'unité de voisinage pouvant nuire à l'interprétation des résultats, cet indicateur de dangerosité est ensuite rapporté à la surface totale de l'unité de voisinage (exprimée en hectare) :

$$I_d = 13 / 3,832$$

$$= 3,4$$

Cet indicateur pondérateur restitue ainsi à la fois la gravité des accidents corporels sans renoncer à considérer l'impact des accidents plus mineurs ou matériels. L'usage conjoint de ces deux indicateurs permet ainsi de qualifier les cadres de vie des lyonnais en fonction de leur exposition au risque de la route et d'analyser les disparités spatiales des phénomènes accidentogènes qui nuisent à la qualité de vie quotidienne des habitants.

**Tableau IV.4. Accidentologie, paramètres principaux des bâtiments (pour chacune des unités de voisinage de 100 mètres)**

Variables	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Nombre d'accidents	0	47,00	3,65	4,28
Densités des accidentés de la circulation	0	11,20	2,12	1,12
Densités des accidentés usagers de véhicule	0	25,34	1,91	2,38
Densité des accidentés piétons	0	2,95	0,21	0,37
Indice de gravité	0	200,00	5,07	16,03
Indice de gravité pour les piétons	0	100,00	5,12	19,33
Indicateur de dangerosité	0	37,43	2,91	3,52

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'ensemble des thèmes abordés pour caractériser l'accidentologie du territoire lyonnais permet de distinguer différents niveaux quant à la répartition statistique des phénomènes. Les valeurs moyennes et les écarts type renseignent ainsi sur la distribution statistique des variables. La forte valeur de l'écart type des indices de gravité ( $\sigma = 16.03$  pour l'ensemble des accidents et  $\sigma = 19.33$  pour les accidents impliquant des piétons) par rapport à la moyenne induit une forte dispersion des valeurs de la série statistique alors que la valeur plus relative de l'écart type du nombre d'accidents, de la densité des accidentés et de l'indicateur de dangerosité traduit une plus forte concentration des données autour de la moyenne. La répartition des valeurs dénombrant les phénomènes accidentogènes semble statistiquement plus homogène alors qu'au contraire, la gravité des accidents s'impose comme une variable particulièrement discriminante.

### **2.3. Limites de l'approche**

Tout d'abord, il convient de porter un regard critique sur les indicateurs mobilisés.

L'indicateur de gravité, utilisé par les instances ministérielles, départementales et locales pour gérer l'accidentologie et améliorer la sécurité routière des villes françaises, ne prend en compte que les accidents mortels ou graves. La spécificité de cet indicateur, précieuse pour l'identification des secteurs les plus dangereux, ne permet cependant pas de restituer l'ensemble des phénomènes accidentogènes. L'utilisation de l'indicateur de dangerosité canadien s'est donc imposée comme une solution envisageable. Cependant, celui-ci n'est pas sans écueil. Il s'agit en effet d'un indicateur basé sur des pondérations qui n'ont pas été expliquées, ni justifiées par les concepteurs de cette méthode de classification du risque routier. Sans remettre en cause la validité des recherches menées par le Département d'Economie de Gestion de l'Université du Québec, nous pouvons néanmoins supposer que cet indice soit circonstancié. Il est en effet probable pour ne pas dire inévitable que cet indicateur soit le résultat de modèles perceptuels spécifiques. Comment la hiérarchisation de la gravité a-t-elle été conçue ? Comment expliquer par exemple qu'un accident mortel soit 9,5 fois plus « *dommageable* » qu'un accident matériel et qu'un accident léger soit 2,7 fois moins « *dommageable* » qu'un accident mortel (pondération de  $3,5 \times 2,7 \approx 9,5$ ) ? Comment ces arbitrages ont-ils vu le jour ? Suite à ces questions, il est incertain ou en tout cas invérifié que les pondérations appliquées par le modèle québécois soient parfaitement transposables au cas français. Il est cependant important de préciser que l'usage de cet indicateur, bien qu'imposé par défaut, ne vient en rien contredire les autres paramètres utilisés. Il permet par conséquent de compléter notre diagnostic urbain sans remettre en cause les analyses précédentes.

L'approche de l'accidentologie développée dans le cadre de notre travail se borne de plus à la dimension spatiale du phénomène. Cependant, l'insécurité routière et l'accidentologie ne sont pas des phénomènes linéaires dans le temps. Compte tenu des orientations de nos travaux, nous avons été dans l'incapacité de prendre en compte la dimension temporelle de l'accidentologie. La répartition des accidents entre le jour et la nuit, entre les différents jours de la semaine mais aussi selon les mois de l'année est différente. La répartition journalière des accidents donne par exemple des indications particulièrement significatives. La répartition jour/nuit se maintient à 70% pour le jour et 30% pour la nuit. Cependant, les accidents nocturnes ont des conséquences nettement plus graves. En journée, la densité des accidents de la circulation n'est pas non plus homogène. Les horaires les plus accidentogènes sont le matin de 7h00 à 9h00 ainsi qu'en fin de journée de 17h00 à 19h00. Il est important de noter qu'entre 17h00 à 18h00, le risque d'accidents de la route est deux fois plus important que pour les autres créneaux horaires de la journée<sup>121</sup>. Cette augmentation de l'accidentologie est vraisemblablement liée à la fin des journées de travail, à la fatigue ou aux trajets de retour. L'analyse hebdomadaire du phénomène permet également de mettre en évidence une intensité différenciée des accidents de la circulation. Comme sur le plan national, le vendredi est, sur le territoire lyonnais, un jour noir<sup>338</sup> particulièrement accidentogène.

Nos travaux n'évoquent pas non plus les causes directes de l'insécurité routière. L'origine des collisions entre les usagers de la route peut relever autant de facteurs attribuables aux conducteurs, au véhicule ou à une défectuosité des infrastructures

---

<sup>121</sup> Ministère de l'Intérieur, 2001, « Lutte contre l'insécurité routière. ». Direction Générale de la Police Nationale, Direction Départementale de la Sécurité Publique du Rhône, 8 pages.

routières. Les causes principales des accidents de la circulation au plan national restent les mêmes qu'au plan local. Les accidents sont en effet essentiellement imputables à la vitesse, à l'alcool au volant et aux défauts de port du casque ou de la ceinture de sécurité. L'usage du téléphone portable est également à l'origine de nombreux accidents. Le nombre de conducteurs n'étant pas en mesure d'exécuter convenablement les manœuvres de conduite à cause de l'utilisation d'appareil de téléphonie mobile est en « *très forte augmentation* »<sup>338</sup>. Ces éléments causals auraient pu compléter et davantage caractériser notre approche de l'accidentologie. Cependant, cette procédure complémentaire aurait mobilisé des moyens supplémentaires d'investigation et aurait suscité un approfondissement disproportionné par rapport aux exigences initiales de notre diagnostic urbain.

Les facteurs de risques liés aux infrastructures routières auraient pu également former un axe de développement de notre méthode d'approche. La configuration de la chaussée demeure ainsi un élément déterminant de l'accidentologie. Les éléments liés à l'aspect fonctionnel de la route peuvent avoir une incidence comme par exemple :

- le nombre de voies,
- la séparation ou non de la chaussée,
- ou l'intensité du trafic routier.

Les facteurs liés à la conception des routes peuvent également impacter sur ce phénomène. C'est par exemple le cas de :

- la configuration des carrefours. Qu'ils soient en forme de « T », de « Y » ou de « X », la sécurité aux carrefours semble découler du nombre de points de conflits éventuels,
- l'angle des intersections peut être générateur d'accidents du à des problèmes de visibilité,
- la présence ou non de glissière de sécurité.

Certains facteurs sont davantage liés au revêtement des surfaces routières. Nous pouvons par exemple citer l'adhérence de la chaussée ou ses caractéristiques réfléchissantes. Les facteurs directement liés aux aménagements des routes ne sont pas en reste. Les systèmes de marquage, balisage ou éclairage ainsi que la signalisation peuvent enfin avoir des conséquences sur l'accidentologie.

Plus que des limites, les éléments commentés correspondent davantage à des compléments qui auraient pu venir enrichir la démarche. L'absence de ces développements ne remet en aucun cas en cause la validité et la qualité des résultats à suivre.

### **3. De la notion de gravité à la notion de dangerosité, vers une représentation optimale de l'accidentologie du territoire lyonnais**

---

La qualité de vie quotidienne dépend ainsi de l'exposition de la population au risque de la route. L'enjeu est alors de classer les sites urbains potentiellement dangereux et par là

même de hiérarchiser la qualité des cadres de vie lyonnais compte tenu de l'importance et de la gravité des faits accidentogènes. Pour cerner au mieux cette dimension, nous avons réalisé un jeu important de sept représentations cartographiques.

Les premiers résultats restituent une approche par dénombrement des faits accidentogènes. Les quatre premières cartes présentent à la fois la répartition spatiale des accidents et la densité des accidentés au voisinage des bâtiments. Cette démarche permet de quantifier l'ampleur du phénomène et de localiser les secteurs particulièrement accidentogènes de la ville de Lyon.

Les deux cartes suivantes abordent l'impact des accidents les plus graves et proposent de caractériser les bâtiments lyonnais en fonction de l'indice de gravité des accidents de la route déplorés au sein de leur unité de voisinage.

La dernière représentation cartographique propose, par le biais de l'indicateur de dangerosité, une analyse plus synthétique de l'accidentologie capable de mettre en évidence les disparités spatiales de la « sûreté » des territoires de la ville de Lyon.

### **3.1. Des accidents à la densité des accidentés : analyse spatialisée de l'accidentologie lyonnaise**

Il s'agit dans un premier temps, au travers de ces quatre productions cartographiques, de localiser et de mesurer l'ampleur des faits accidentogènes qui frappent le tissu urbain lyonnais. Cette démarche permet ainsi de hiérarchiser l'ensemble des bâtiments de la ville en fonction du caractère accidentogène des axes et intersections qui structurent le territoire.

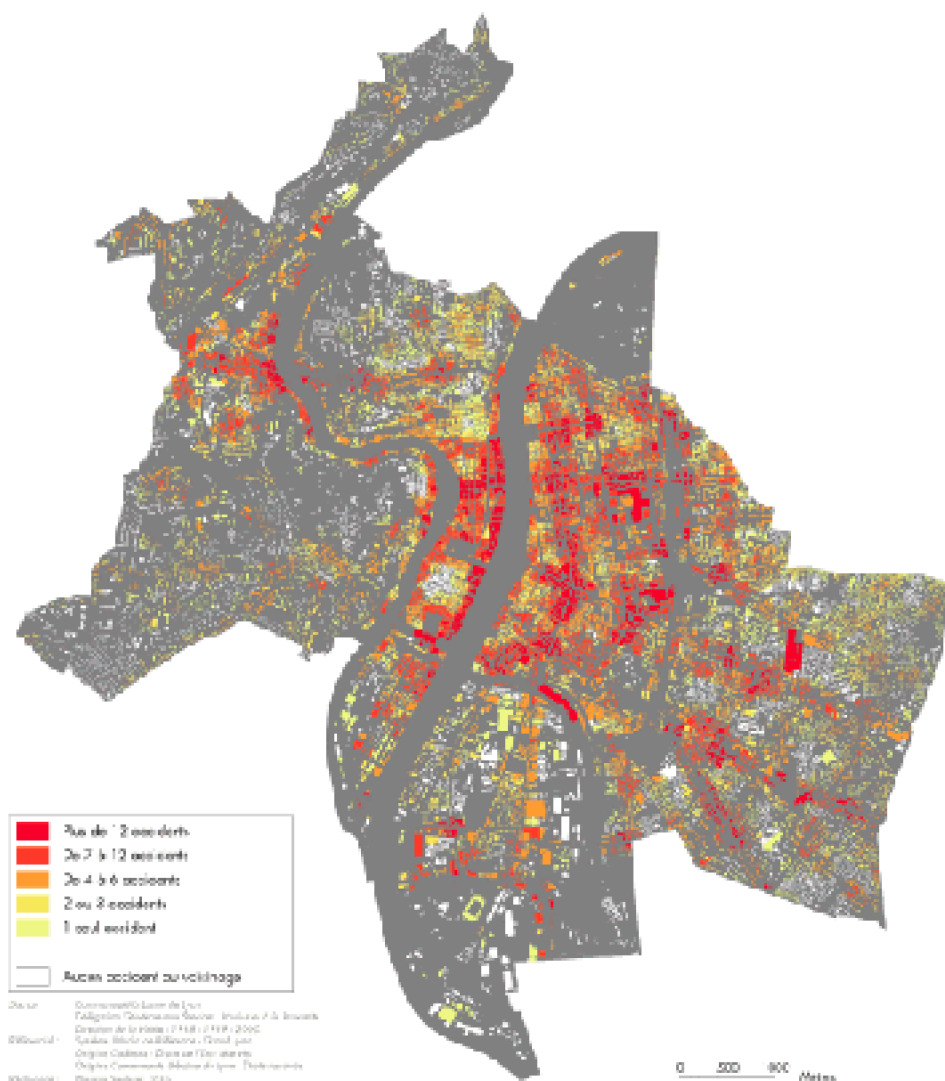
#### **3.1.1. Répartition du nombre d'accidents de la circulation**

La **carte IV.6.** montre un important déséquilibre territorial quant à l'exposition au risque de la route. Globalement, le centre urbain et son extension en rive gauche sont les sites les plus exposés aux accidents de la circulation. Les secteurs sud et est de la commune ainsi que les centralités plus secondaires connaissant une situation intermédiaire, alors que l'ouest semble plus préservé des phénomènes accidentogènes.

Au regard de la répartition spatiale des accidents de la circulation recensés en trois ans, un certain nombre d'axes structurants de la ville affichent de tristes records. Les bâtiments longeant les quais du Docteur Gailleton et Jules Courmont, puis le secteur bâti situé entre le quai Jean Moulin et la rue de la Bourse ainsi que le vaste secteur traversant la Presqu'île de part et d'autre de la rue Grenette (2<sup>ème</sup> arrondissement) déplorent plus de 12 accidents. L'extension du centre ville sur le secteur de Saint-Jean n'est pas épargnée pas les phénomènes accidentogènes. Le quartier ancien de Saint-Jean ainsi que quelques bâtiments de Saint-Paul et Saint-Georges comptent pour la plupart entre 7 et plus de 12 accidents de la route.

En rive gauche de nombreux axes ou intersections sont particulièrement accidentogènes et comptabilisent par conséquent plus de 12 accidents. Trois types d'axes se distinguent : les grandes radiales de circulation est/ouest, celles qui structurent les déplacements du nord au sud ainsi que des secteurs plus ponctuels correspondant à

des zones où le risque d'accidents est considérable mais spatialement limité à des carrefours de circulation.



Carte IV-6 : Nombre d'accidents de la circulation au voisinage des bâtiments.

Le nombre de grandes voies pénétrantes est/ouest concernées est considérable.

Il s'agit :

- du cours Franklin Roosevelt et son extension sur le cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement). Les intersections avec les rues Vendôme, Créqui, Duguesclin et surtout Garibaldi sont particulièrement accidentogènes ;
- du cours La Fayette (en limite des 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements) et notamment au niveau de l'avenue du Maréchal de Saxe, du secteur de la Part-Dieu et de l'avenue Thiers ;
- du cours Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) avec deux secteurs surexposés entre les places Gabriel Péri et Victor Basch et au niveau de la

rue Victorien Sardou ;

- du boulevard Marius Vivier Merle où les bâtiments situés au sud de la Part-Dieu souffrent d'une large exposition ;
- du début de la Grande rue de la Guillotière (7<sup>ème</sup> arrondissement) de la place Gabriel Péri à l'avenue Félix Faure.

De nombreuses voies traversantes du nord au sud sont également à signaler. C'est le cas de :

- l'avenue Maréchal de Saxe (commun aux 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) qui concentre entre 7 et plus de 12 accidents sur l'essentiel de son tracé ;
- du début de l'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement) essentiellement du cours Gambetta à la rue de la Thibaudière puis lors de son intersection avec la rue de l'Université identifiant ainsi de vastes secteurs exposés à plus de 12 accidents de la route ;
- du large secteur bâti au sud de la rue Félix Faure (3<sup>ème</sup> arrondissement).

D'autres secteurs de taille variable s'individualisent également. Il convient tout d'abord d'indiquer que de nombreux bâtiments répartis du sud de l'avenue Berthelot à la rue Chevreul (7<sup>ème</sup> arrondissement) sont particulièrement soumis au risque : de 7 à plus de 12 accidents déplorés. Certaines intersections se démarquent ensuite par leur caractère accidentogène. Bien que spatialement plus réduites, ces zones de franchissement n'en sont pas moins dangereuses. C'est le cas du carrefour entre le quai de Serbie et la rue Duquesne, du bâtiment du lycée du Parc, du croisement entre la rue Juliette Récamier et l'avenue Thiers et quelques bâtiments proche de la place Jules Ferry (6<sup>ème</sup> arrondissement). Plus au sud, nous pouvons citer l'intersection entre l'avenue Maréchal de Saxe et la rue Paul Bert (3<sup>ème</sup> arrondissement) et le croisement entre la grande rue de la Guillotière et la rue Garibaldi (7<sup>ème</sup> arrondissement).

Au-delà de ces points noirs centraux marqués par une accidentologie sévère, les accidents de la circulation touchent également des secteurs et des axes plus secondaires. À cet égard, nous pouvons citer les bâtiments du centre de Vaise, de part et d'autre de la Grande rue de Vaise, des rues Marietton et Roquette ainsi que ceux le long du quai Jayr au niveau de la rue Masaryk (9<sup>ème</sup> arrondissement) qui déplorent plus de 12 accidents de la route. Le secteur du centre de la Croix-Rousse entre le boulevard de la Croix-Rousse et le boulevard des Canuts, l'intersection entre la rue Bony et la rue Chazière ainsi que la sortie du tunnel de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) comptabilisent plus de 12 accidents de la circulation. Plus à l'est, l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement) s'impose comme un axe accidentogène essentiellement au niveau du croisement avec l'avenue Félix Faure où plus de 12 accidents ont eu lieu. Ce phénomène affecte également les bâtiments de part et d'autre du cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) principalement au niveau de secteur de Monplaisir, de l'avenue Berthelot et dans son prolongement de l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que ceux répartis le long du boulevard des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Au sud de la commune, l'intersection entre la rue de Gerland et la rue Pierre Sépard située derrière la gare de marchandises de la Guillotière et celle entre l'avenue Debourg et la rue Marcel Mérieux (7<sup>ème</sup> arrondissement) sont le lieu de plus de 12 accidents de la route. C'est également le cas de l'avenue Tony Garnier, du boulevard Chambaud de la Bruyère (sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement), de la route de Vienne, de la rue Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement) et d'une large part des bâtiments au sud de Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement).

Comme le montre l'analyse de la répartition spatiale des accidents de la route, rares sont les territoires épargnés par le phénomène. Bien qu'un gardian aggravant semble marquer le centre de la Presqu'île et la rive gauche du Rhône et que l'accidentologie apparaît plus prégnante à l'est qu'à l'ouest de la commune, seul le secteur essentiellement résidentiel du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement) et les abords du 9<sup>ème</sup> arrondissement sont épargnés. Quelques bâtiments de ces secteurs connaissent entre 1 et 3 accidents (avec quelques intersections plus accidentogènes marquées par 4 à 6 accidents) alors que la majorité d'entre eux sont le témoin d'aucun accident. Dans une moindre mesure, le large secteur de la Croix-Rousse, du plateau (4<sup>ème</sup> arrondissement) aux pentes (1<sup>er</sup> arrondissement), hormis les intersections préalablement évoquées, s'impose comme peu accidentogène (entre 1 et 3 accidents de circulation).

À l'est de la ville de Lyon, les secteurs préservés du risque de la route sont peu nombreux et spatialement limités. Il s'agit du secteur de la Mouche (7<sup>ème</sup> arrondissement) et des secteurs résidentiels de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement), de Monplaisir et de Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement).

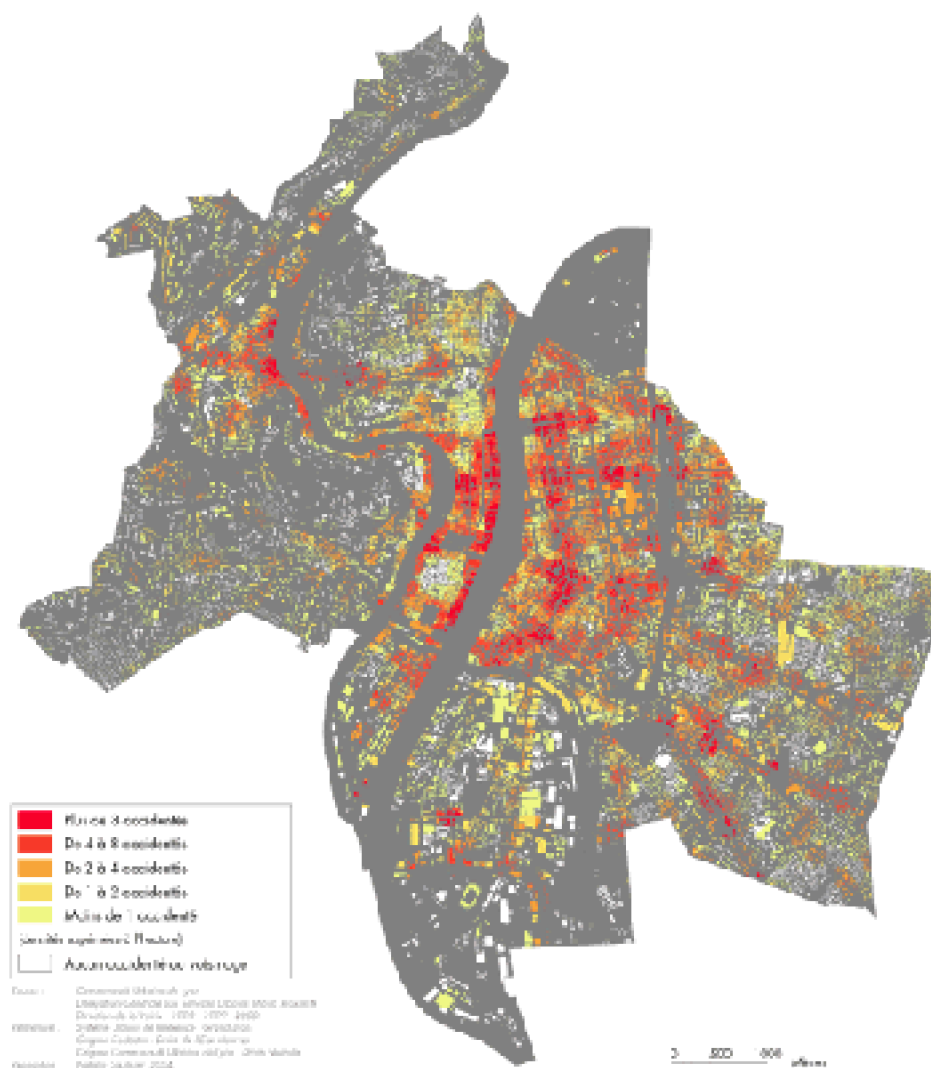
Finalement, bien que les accidents de la circulation soient indéniablement liés aux phénomènes urbains, il convient de préciser que ceux-ci demeurent spatialement discriminants. Affectant davantage le centre de la ville et les secteurs d'attractivité avérés (6<sup>ème</sup> arrondissement, Part-Dieu, Guillotière ou Jean Jaurès) ou de déplacements (voies de sortie d'agglomération ou secteurs de transits de marchandises comme le sud des 2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) en faveur des zones à la fois plus périphériques et résidentielles, le nombre d'accidents déplorés sur l'ensemble du territoire lyonnais demeure néanmoins considérable. Les phénomènes accidentogènes façonnent de manière préoccupante les infrastructures routières de la commune. Par la mise en danger des habitants lors de déplacements quotidiens, les accidents de la circulation affectent considérablement la qualité des cadres de vie des lyonnais.

### 3.1.2. Densité des accidentés de la circulation

Cette deuxième représentation cartographique opère un changement fondamental dans l'analyse de l'accidentologie. Après avoir discuté de la répartition géographique des accidents, la **carte IV.7.** présente la répartition de l'ensemble des accidentés de la route sur la même période (trois années de références, de 1998 à 2000). Nous passons alors de la considération des « objets accidents » à l'étude de l'impact humain de l'insécurité routière. Cette carte montre tout d'abord que les accidents de la circulation sont plus nombreux que les accidentés impliqués. Elle témoigne ensuite de la pérennité des logiques de répartition évoquées pour les accidents : la majorité des accidentés est a

déploré dans le centre et en rive gauche du Rhône.

Humainement, la presqu'île est particulièrement touchée. Globalement, les bâtiments de l'hypercentre déplorent entre 2 et plus de 8 accidentés. Les quais du Rhône correspondent ainsi à de véritables points noirs. Les secteurs le long des quais du Docteur Gailleton et Jules Courmont (2<sup>ème</sup> arrondissement) comptent plus de 8 accidentés. C'est également le cas des bâtiments situés de part et d'autre de la rue Grenette et ceux à l'intersection du quai Tilsitt et de la rue Alphonse Fochier (au sud de la place Bellecour). Il semble important de signaler que les zones pourtant piétonnes du centre ville n'échappent pas aux phénomènes accidentogènes. Les bâtiments de part et d'autre de la rue de la République, ceux situés sur l'ensemble de la trame piétonne qui lui est attenante (rue Pizay, rue de l'Arbre Sec, rue Neuve, ...) ainsi que ceux du secteur proche de la rue Mercière affichent une densité de 4 à plus de 8 accidentés.



Carte IV-7 : densité des accidentés de la circulation au voisinage des bâtiments

En rive gauche du Rhône, les bâtiments les plus exposés en termes de dommages

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.



corporels sont :

- ceux situés sur le cours Franklin Roosevelt et le début du cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement) qui déplorent, pour la plupart, plus de 8 accidentés ;
- les bâtiments de part et d'autre du cours La Fayette (entre les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) qui comptent entre 4 et plus de 8 accidentés ;
- ceux répartis le long du cours Gambetta avec une densité d'accidentés comprise entre 4 et 8 et un secteur de surexposition au niveau de l'intersection avec l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Maréchal de Saxe (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) qui compte plus de 8 accidentés ;
- les bâtiments situés sur l'avenue du Maréchal de Saxe (traversant les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements) déplorent sur l'ensemble du tracé de la voie entre 4 à plus de 8 accidentés de la route ;
- le large secteur situé autour de la place Bir Hakeim (3<sup>ème</sup> arrondissement), de la rue Garibaldi au boulevard Marius Vivier Merle qui compte entre 4 et plus de 8 accidentés ;
- les nombreux bâtiments répartis entre l'avenue Jean Jaurès, la rue de l'Université et l'avenue Berthelot (7<sup>ème</sup> arrondissement) qui déplorent entre 4 et 8 accidentés de la route auxquels s'ajoutent des bâtiments surexposés au risque (plus de 8 accidentés déplorés).

Les dommages corporels ne se cantonnent pas aux secteurs centraux de la ville, ils affectent également des pôles plus secondaires. C'est le cas du large centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) qui s'étend de la rue Masaryk à la rue Saint-Pierre de Vaise en passant par la rue Marietton qui déplore entre 4 et 8 accidentés. Les bâtiments situés dans les zones d'intersection avec le quai Jayr sont plus exposés et comptent plus de 8 accidentés de la route. Les bâtiments de part et d'autre du boulevard de la Croix-Rousse au niveau du croisement avec le boulevard des Canuts font également le lieu de dommages importants (de 4 à 8 accidentés). L'ouest de la Croix-Rousse est de plus frappé par les accidentés du tunnel routier de la Croix-Rousse (entre 4 et plus de 8 accidentés). Certains axes et intersections se révèlent également accidentogènes :

- les bâtiments le long de l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement) accusent un nombre d'accidentés non négligeable à l'intersection des voies traversantes et tout particulièrement au croisement de l'avenue Félix Faure qui compte plus de 8 accidentés ;
- le cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) est particulièrement accidentogène et déplore sur l'ensemble de son tracé entre 4 et plus de 8 accidentés ;
- les bâtiments de part et d'autre de l'avenue Jean Mermoz et du boulevard des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement) qui affichent des densités comparables ;
- les bâtiments situés sur la route de Vienne (8<sup>ème</sup> arrondissement) sont globalement moins exposés hormis au niveau de croisements multiples (place Belleville et place

du Moulin à Vent) ;

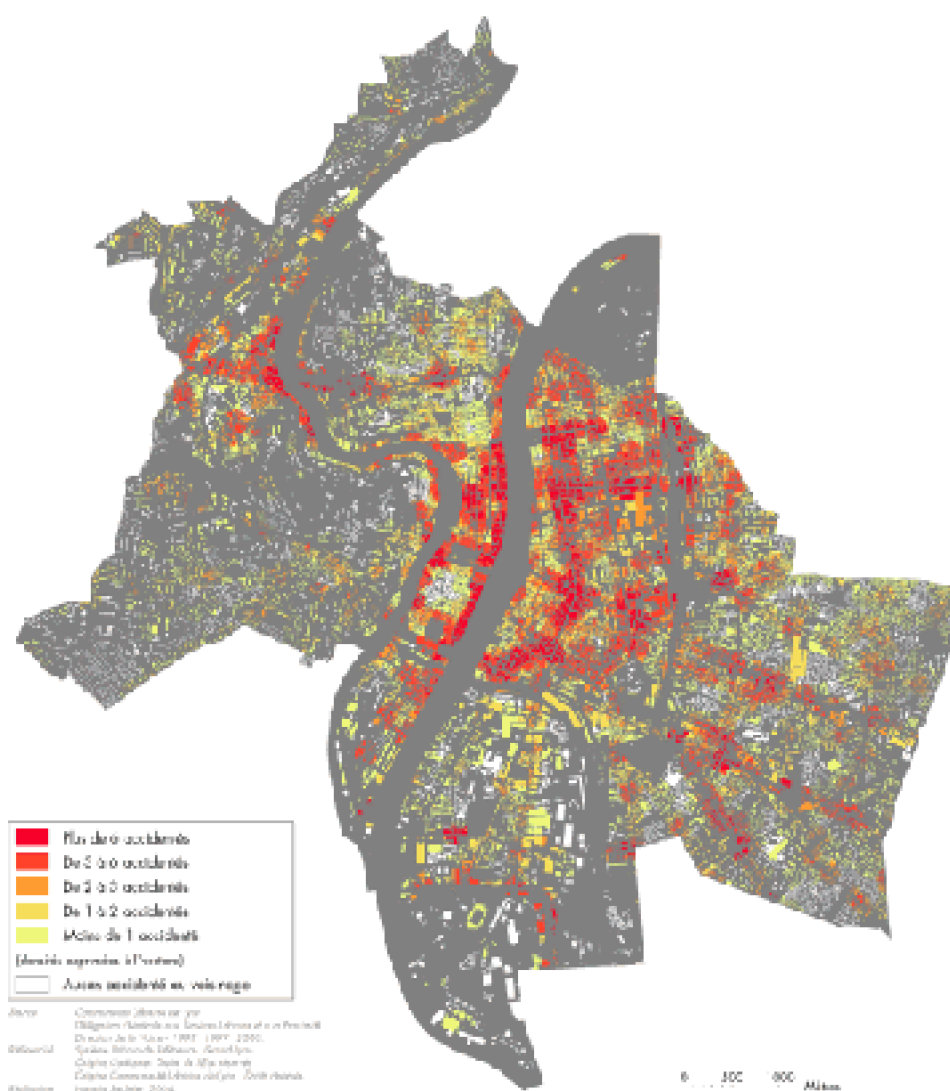
le sud de Gerland et celui de Perrache s'imposent enfin comme des secteurs accidentogènes affectés par des densités significatives (de 2 à plus de 8 accidentés).

Finalement, comme le montre cette carte, rares sont les bâtiments de la ville de Lyon qui peuvent se vanter de ne compter aucun accidenté au sein de leur unité de voisinage. Ces entités privilégiées par leur éloignement au risque de la circulation sont essentiellement regroupées à l'ouest de la commune où ils forment un tissu interstitiel alors qu'à l'est il s'agit d'éléments plus isolés et spatialement disséminés. Les bâtiments du reste du territoire lyonnais affichent ainsi une accidentologie non nulle et comptent par conséquent des densités de moins de 1 à 2 accidentés.

### 3.1.3. Densité des accidentés usagers de véhicules

En cherchant à qualifier davantage les victimes impliquées dans les accidents de la circulation, il apparaît clairement que l'essentiel des accidentés de la route sont des automobilistes. Comme le montre la **carte IV.8.** les faits accidentogènes engagent principalement des conducteurs ou passagers de véhicule. L'importante corrélation entre l'ensemble des accidentés et ceux qui sont motorisés explique que la répartition géographique des deux phénomènes soit en grande partie identique. Certes la densité des usagers de véhicule accidentés reste globalement moins élevée que la densité totale des accidentés, mais elle met en évidence les mêmes points noirs.

La Presqu'île représente un territoire marqué par l'accidentologie automobile. Les quais de Saône et surtout du Rhône sont particulièrement accidentogènes : une majorité des bâtiments comptabilisent plus de 6 usagers de véhicules accidentés. Seul le cœur d'Ainay, composé de petites voies étroites à sens unique, semble préservé.



Carte IV-8 : densité des accidentés au voisinage des bâtiments : usagers de véhicules

De la même manière, une large part des bâtiments en rive gauche font les frais d'un réseau viaire particulièrement accidentogène. Les bâtiments de part et d'autre du cours Franklin Roosevelt, du cours La Fayette, (6<sup>ème</sup> arrondissement), de l'avenue Maréchal de Saxe (traversant les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements), du cours Gambetta (entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), du début de l'avenue Jean Jaurès déplorent ainsi de 3 à plus de 6 accidentés motorisés. Le vaste secteur autour de la place Bir Hakeim (3<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments répartis entre l'avenue Jean Jaurès, la rue de l'Université et l'avenue Berthelot (7<sup>ème</sup> arrondissement), mais aussi le centre de Vaise, le secteur de Bellecombe (derrière les Brotteaux, 6<sup>ème</sup> arrondissement), l'intersection du boulevard de la Croix-Rousse et du boulevard des Canuts, le tunnel routier de la Croix-Rousse, (4<sup>ème</sup> arrondissement), le croisement entre les rues Félix Faure et Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement), le cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissement), la fin de l'avenue Berthelot et dans sa continuité l'avenue Jean Mermoz, le boulevard des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement), le sud de Perrache et celui de Gerland sont également

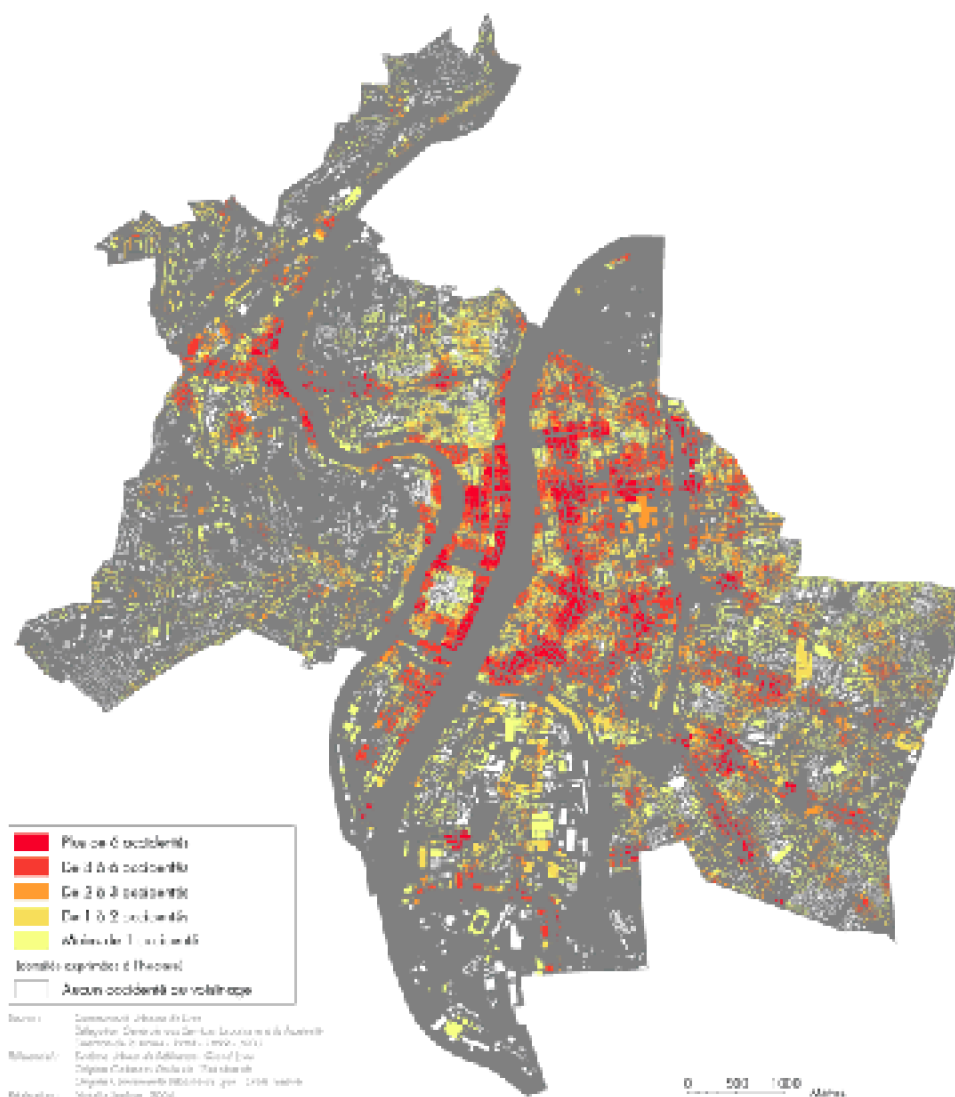
marqués par une activité accidentogène significative mettant en cause de 3 à plus de 6 conducteurs ou passagers d'automobile.

L'accidentologie routière est donc un phénomène inhérent à l'activité urbaine. Symptomatiques des secteurs de l'hypercentre, de la rive gauche du Rhône et de Vaise, les victimes motorisées sont ensuite moins nombreuses et se concentrent soit sur de grandes artères de sorties de ville, soit sur des zones de transit et d'activité intenses, soit sur des intersections de voies importantes qui multiplient les risques d'accidents. Les secteurs résidentiels de Lyon sont par conséquent plus préservés. Le nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement, l'essentiel du 5<sup>ème</sup>, à l'exception du Vieux Lyon, le plateau et les pentes de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), l'est des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements semblent moins exposés au risque de la route. Les bâtiments échappant totalement à l'insécurité routière demeurent néanmoins peu nombreux et caractérisent davantage l'ouest que l'est de la commune.

### 3.1.4. Densité des accidentés piétons

Le même exercice de calcul de densité des accidentés mené exclusivement sur les piétons présente un autre visage de l'accidentologie. Le phénomène implique fort heureusement un nombre plus limité de victimes et connaît une ampleur moindre sur le territoire. La légende de cette représentation cartographique n'est pas immédiatement saisissable. Bien que nous considérions les piétons accidentés, nous avons maintenu une approche par la densité. Les classes font donc état pour chaque unité de voisinage d'une densité d'accidentés à l'hectare. Les bornes de classes ainsi obtenues sont par conséquent non entières. Bien que complexifiant l'appréciation du phénomène car il est effectivement surprenant de parler d'une densité de 0,5 accidenté, ce procédé permet néanmoins d'augmenter la précision quant à la spatialisation de l'accidentologie piétonne. La **carte IV.9.** exposée ci-après montre l'existence de trois secteurs particulièrement dangereux pour les piétons (densité de plus d'un piéton accidenté recensé au sein de l'unité de voisinage). Il s'agit :

- du cœur de la Presqu'île (2<sup>ème</sup> arrondissement) : les bâtiments bordant la rue de la Barre, les rues perpendiculaires à la place Bellecour comme les rues du Président Edouard Herriot, Gasparin, Emile Zola, plus au nord la rue Grenette et le secteur entre l'Opéra de Lyon et la place de la Bourse sont particulièrement touchés ;
- du secteur de la Part-Dieu autour du centre commercial (3<sup>ème</sup> et limite du 6<sup>ème</sup> arrondissements) s'impose également comme une zone accidentogène pour les piétons : les bâtiments délimités tout d'abord par la rue Paul Bert au sud et la rue Robert au nord (au dessus de la rue La Fayette, 6<sup>ème</sup> arrondissement) et puis par la rue Garibaldi à l'ouest et le boulevard Marius Vivier Merle à l'est forment ainsi un vaste périmètre où les piétons sont particulièrement exposés au risque de la route ;
- du secteur Saxe/Gambetta/Jean Jaurès (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) fait à son tour état d'une mise en danger particulière du piéton. À la fois résidentiels et commerçants, structurés autour d'importantes voies de circulation, ce secteur concentre des accidents de la circulation impliquant des piétons.



Carte IV-9 : densité des accidentés au voisinage des bâtiments : piétons

Au-delà de ces trois secteurs noirs clairement identifiables, il subsiste néanmoins de nombreuses zones potentiellement dangereuses pour les piétons. Il s'agit d'intersections de voies essentiellement localisées en rive gauche mais pas seulement. Les bâtiments disposant d'un voisinage accidentogène où plus d'un piéton a été impliqué dans un accident de la circulation structurent ponctuellement la rive gauche. Le cours Richard Vitton s'impose comme un axe particulièrement accidentogène. Les bâtiments situés à l'intersection avec la rue Garibaldi puis avec le boulevard des Belges, les rues Waldeck Rousseau, Curie et Rambaud (6<sup>ème</sup> arrondissement) comptent plus d'un piéton accidentés. Les bâtiments proches de l'intersection entre le boulevard des Berges et l'avenue de Grande Bretagne (au nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement) et celle entre l'avenue La Fayette et le quai Augagneur (limite entre les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) comptent également une densité de 0,75 à plus d'1 piéton accidentés au sein de leur voisinage. Les deux secteurs contigus structurés autour des intersections Paul Bert / Créqui (au niveau de la place Voltaire, 3<sup>ème</sup> arrondissement) et Saxe / Chaponnay (3<sup>ème</sup>

arrondissement) sont également des zones risquées pour les piétons. La rue Garibaldi entre la Grande rue de la Guillotière (7<sup>ème</sup>) et la rue du Pensionnat (3<sup>ème</sup>) crée une zone potentielle de risque pour les piétons : les bâtiments qui la longent ont une densité d'accidenté comprise entre 0,75 et plus d'un piéton. Quelques carrefours se caractérisent enfin par un risque important : l'angle entre la rue Ainé Collomb et le quai Victor Augagneur (3<sup>ème</sup> arrondissement), entre la rue Père Chevrier et l'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi qu'entre la rue de la Madeleine et la rue du repos au sud de la place Saint-Louis (7<sup>ème</sup> arrondissement).

La rive gauche du Rhône n'est pas le seul territoire lyonnais à être le théâtre de l'insécurité routière et à mettre en danger les piétons. Bien que les secteurs incriminés soient spatialement plus limités, les intersections accidentogènes demeurent nombreuses. Globalement, elles désignent plus massivement l'est de la ville, préservant ainsi davantage l'ouest du danger de la route. Seul le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) fait exception à cette répartition spatiale du phénomène en s'imposant comme un secteur de risque important : les bâtiments bordant la place de Valmy, ceux répartis entre la Grande rue de Vaise et la rue Sergent Michel Berthet accusent en effet une densité de plus d'un piéton accidenté.

Au nord de la commune, la Croix-Rousse est ponctuellement marquée par des intersections accidentogènes. Le carrefour entre la rue Hénon et le boulevard des Canuts, celui entre le boulevard de la Croix-Rousse la Grande rue de la Croix-Rousse ainsi que les bâtiments situés autour de la place Edouard Millaud sur le boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) puis l'intersection entre les rues Burleau, des Carmélites et de l'Annonciade présentent un risque potentiel pour les piétons (densité de 0,75 à plus d'un accidenté). Au cœur du quartier Saint-Jean, le croisement entre le quai Romain Rolland et le pont Alphonse Juin assurant la liaison avec la Presqu'île est localement accidentogène.

Au sud, les bâtiments proches de la place Gensoul (à l'ouest du centre d'échange de Perrache, 2<sup>ème</sup> arrondissement) et ceux situés au croisement de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Marcel Mérieux au cœur du parc scientifique de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) témoignent d'une réelle insécurité piétonnière.

C'est à l'est de la ville que les intersections accidentogènes sont les plus nombreuses. Les zones les plus accidentogènes (densité de 0,75 à plus d'un piéton accidenté) sont ainsi :

- le secteur Thiers / La Fayette (entre les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements),
- le secteur Vilette (derrière la gare ferroviaire de la Part-Dieu, 3<sup>ème</sup> arrondissement),
- le croisement entre les rues Paul Bert et Baraban (3<sup>ème</sup> arrondissement),
- celui de part et d'autre de l'avenue des Frères Lumière et surtout au niveau de la place Ambroise Courtois (8<sup>ème</sup> arrondissement),
- l'avenue Berthelot et dans son prolongement l'avenue Jean Mermoz sont particulièrement dangereuse au niveau du croisement entre l'avenue Bethelot, l'avenue Jean Mermoz, l'avenue Paul Santy et le boulevard Jean XXIII (autour de la place du 11 Novembre 1918, 8<sup>ème</sup> arrondissement) puis au niveau de l'intersection

- avec le boulevard Ambroise Paré (8<sup>ème</sup> arrondissement),
- le secteur du Grand Trou au niveau de la place Belleville (8<sup>ème</sup> arrondissement),
- celui des Etats-Unis du part et d'autre du boulevard entre la rue Joseph Cazeneuve et la place du 8 Mai 1945 (8<sup>ème</sup> arrondissement),
- l'intersection entre l'avenue du Général Frère et la rue de la Moselle (8<sup>ème</sup> arrondissement).

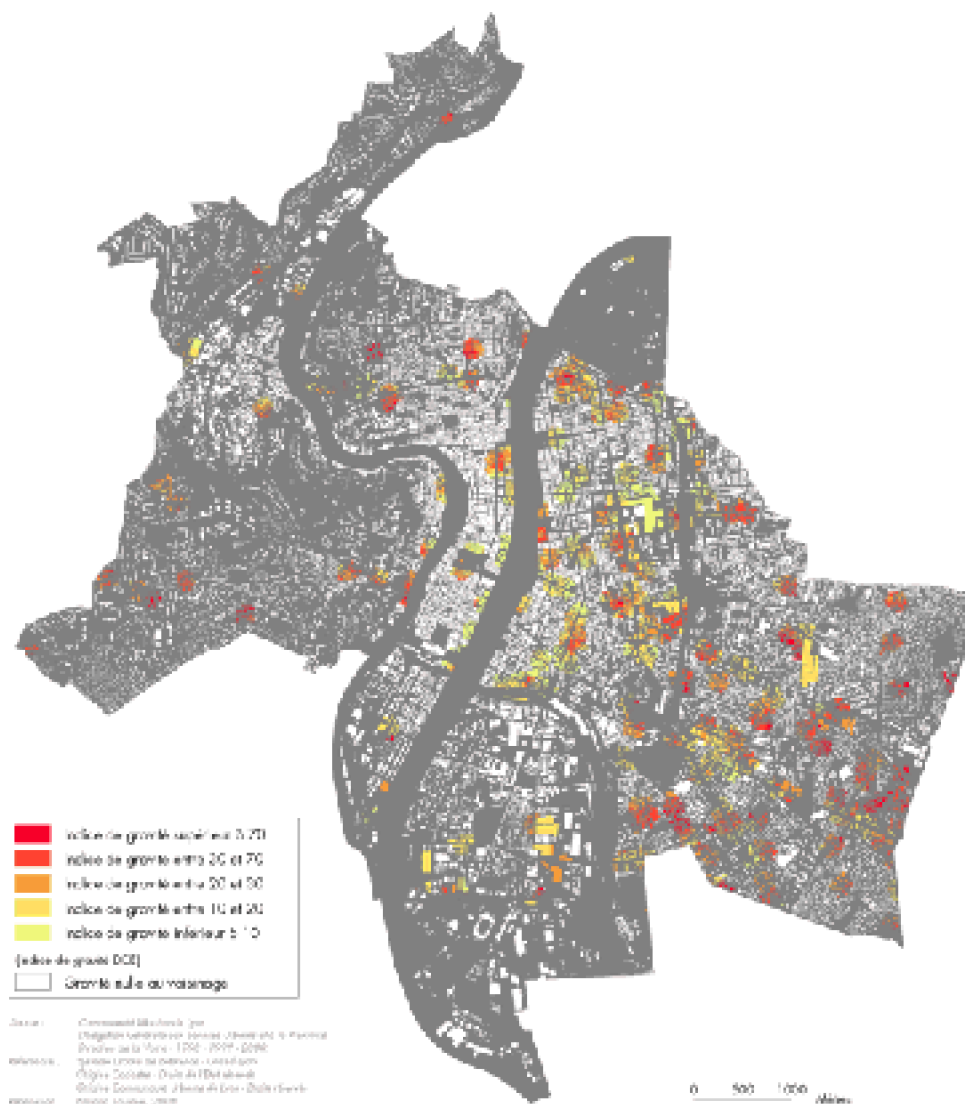
Au-delà de ces nombreux secteurs accidentogènes qui structurent le tissu urbain lyonnais, le risque n'est pas nul. Souvent contigus aux secteurs particulièrement accidentogènes, les bâtiments déplorant des densités d'accidenté moindre (densité de moins de 0,25 à 1 piéton accidenté) s'inscrivent dans une répartition spatiale identique : ils sont concentrés en hypercentre et en rive gauche et touchent davantage l'est que l'ouest de la commune. Quelques secteurs préservés du risque subsistent néanmoins. L'essentiel du 9<sup>ème</sup> arrondissement et une large part du 5<sup>ème</sup> arrondissement s'imposent ainsi comme des territoires préservés du risque de la route. Soumis à des trafics automobiles moins denses, le déplacement piétonnier au sein de ces secteurs de la ville semble davantage « sécurisé ». Les franges de la commune bénéficient également de l'assurance d'une sécurité de cheminement pour les piétons plus grande qu'ailleurs. Les zones résidentielles éloignées des voies importantes de circulation comme le cœur de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), le quartier de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement) et les secteurs de Laënnec et de Grange Rouge (sud du 8<sup>ème</sup> arrondissement) profitent aussi de l'éloignement au risque de la route. Il en est de même pour les deux zones de la ville en reconversion. Les secteurs de Perrache et Gerland de part leurs caractères peu résidentiels ne bénéficient que d'une faible exposition au risque. Cette sauvegarde du piéton semble davantage liée à la raréfaction des déplacements piétonniers qu'à une réelle sécurité des cheminements.

### **3.2. Localisation des accidents les plus graves : hiérarchisation de la gravité des accidentés de la route**

Cette deuxième exploitation opère un tournant dans l'analyse de l'accidentologie. L'enjeu n'est plus de localiser les accidents, ni d'évaluer la répartition spatiale des accidentés de la route mais bien d'aborder la notion de gravité des accidents. Il s'agit par conséquent d'abandonner l'approche par le dénombrement et la densité au profit d'une réflexion sur l'impact des accidents les plus graves. Les représentations cartographiques présentées ci-après se proposent ainsi de caractériser les bâtiments de la ville de Lyon en fonction de la gravité des accidents de la route. La spatialisation de l'indice de gravité des accidents, en considérant les blessés graves et les tués déplorés au sein de chaque unité de voisinage, permet par conséquent d'estimer les conséquences humaines de l'insécurité routière. Deux cartes ont ainsi été élaborées. La première présente les caractéristiques de l'indice de gravité de l'ensemble des accidents de la circulation déplorés sur le territoire lyonnais. La seconde, axée exclusivement sur l'analyse de la sécurité des piétons, localise l'indice de gravité des accidents impliquant des piétons.

#### **3.2.1. Indicateur de gravité de l'ensemble des accidents de la circulation**

La **carte IV.10.** présente l'indice de gravité de l'ensemble des accidents de la circulation au voisinage des bâtiments de la ville de Lyon. Cette représentation cartographique met en évidence deux informations cruciales. Tout d'abord, les accidents graves restent globalement peu nombreux. Puis, les territoires les plus accidentogènes au regard du nombre d'accidents et de la densité d'accidentés ne sont au contraire pas les plus mortels.



Carte IV-10 : indice de gravité des accidents de la circulation au voisinage des bâtiments

Alors que l'hypercentre et la rive gauche du Rhône concentrent le nombre d'accidents et par conséquent accumulent les densités d'accidentés les plus conséquentes, c'est précisément sur ces territoires que les accidents sont les moins graves. Ce sont sur les franges de la commune que les accidents de la route ont des conséquences dramatiques. Quelques intersections accidentogènes situées à l'est, ou nord mais surtout à l'est accusent en effet un indice de gravité des plus importants. À l'ouest, le croisement entre la rue du Commandant Charcot et la rue du Docteur Albéric Pont ainsi que l'intersection entre la rue Joliot Curie et l'avenue de Ménival (au niveau du parc de Ménival, 5<sup>ème</sup>



arrondissement) présentent un indice de gravité supérieur à 70. À cela s'ajoutent deux secteurs accidentogènes. Il s'agit des bâtiments autour de la place Henri Barbusse, situés entre la Grande rue de Saint Rambert et le quai Raoul Carrié (9<sup>ème</sup> arrondissement) et ceux situés en aval du quai Fulchiron (au niveau de la rue de la Quarantaine, 5<sup>ème</sup> arrondissement) dont l'indice de gravité est également de plus de 70.

La Croix-Rousse déplore ensuite la présence d'intersections dangereuses. La rue Dagon au niveau de la place Picard, les bâtiments situés entre la Grande rue de la Croix-Rousse et la rue du Mail (au nord de la place de la Croix-Rousse, 4<sup>ème</sup> arrondissement), l'intersection entre la Grande rue de la Croix-Rousse, le boulevard de la Croix-Rousse et la rue Vaucanson, puis le croisement entre le boulevard de la Croix-Rousse et la rue de la Tourette au niveau de la place Edouard Millaud (4<sup>ème</sup> arrondissement) présentent un indice de gravité dont la valeur est comprise entre 20 et plus de 70.

C'est alors à l'est de la commune, au-delà de la rupture opérée par les boulevards urbains et les voies ferrées, que les accidents de la circulation sont à la fois les plus graves et plus nombreux. Plus d'une quinzaine d'intersections déplorent ainsi des accidents de la route aux dommages corporels lourds. L'intersection entre les rues du Docteur Rebate, Feuillat et l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement), le carrefour entre le boulevard Pinel et la rue de Trarieux (3<sup>ème</sup> arrondissement, en limite de la commune de Bron) ainsi que les bâtiments localisés entre les rues de Trarieux, Coignet et l'avenue Lacassagne se caractérisent par un indice de gravité d'une valeur comprise entre 30 et plus de 70. La situation se dégrade davantage au sud de Lyon sur une large part du territoire du 8<sup>ème</sup> arrondissement. Les secteurs du Grand Trou, des Etats-Unis, les bâtiments répartis de part et d'autre de la rue Pierre Delore, ceux proche de la rue Marius Berliet (après l'Université Jean Moulin), le secteur Monplaisir / Lumière, de part et d'autre du boulevard Jean XXIII, les vastes secteurs de Laënnec et de Mermoz accusent un indice de gravité (de 30 à plus de 70). De nombreuses intersections, certes moins meurtrières, mais dont l'indice de gravité varie tout de même entre 10 et 70, ponctuent ensuite l'ensemble de ce secteur est.

La gravité des accidents de la route semble ainsi inversement proportionnelle à leur densité. Pour preuve, comparativement à la masse des accidents et accidentés qu'elle déplore, la Presqu'île compte peu d'accidents graves. Principalement situés sur les quais du Rhône, aux abords de la place Bellecour et de part et d'autre de la rue de la République (secteur piétonnier au sud de l'Opéra de Lyon), les bâtiments en proie à l'insécurité routière déplorent des indices de gravité plus relatifs (inférieur à 10 à 30 pour l'essentiel, avec quelques rares unités entre 30 et 70).

La rive gauche présente une situation plus intermédiaire. Ce territoire ne peut nier son caractère accidentogène. Les accidents graves y sont nombreux essentiellement localisés entre les rues Duquesne et du Commandant Faurax (au nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement), à l'intersection entre le boulevard des Belges et les rue Duquesne et Montgolfier, le long de la rue Garibaldi (traversant les 6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) mais aussi au niveau des Brotteaux, du vaste secteur de la Part-Dieu, du cours de la Liberté (3<sup>ème</sup> arrondissement), de la place Gabriel Péri (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissement), de l'avenue Jean Jaurès, de l'avenue Berthelot, entre la

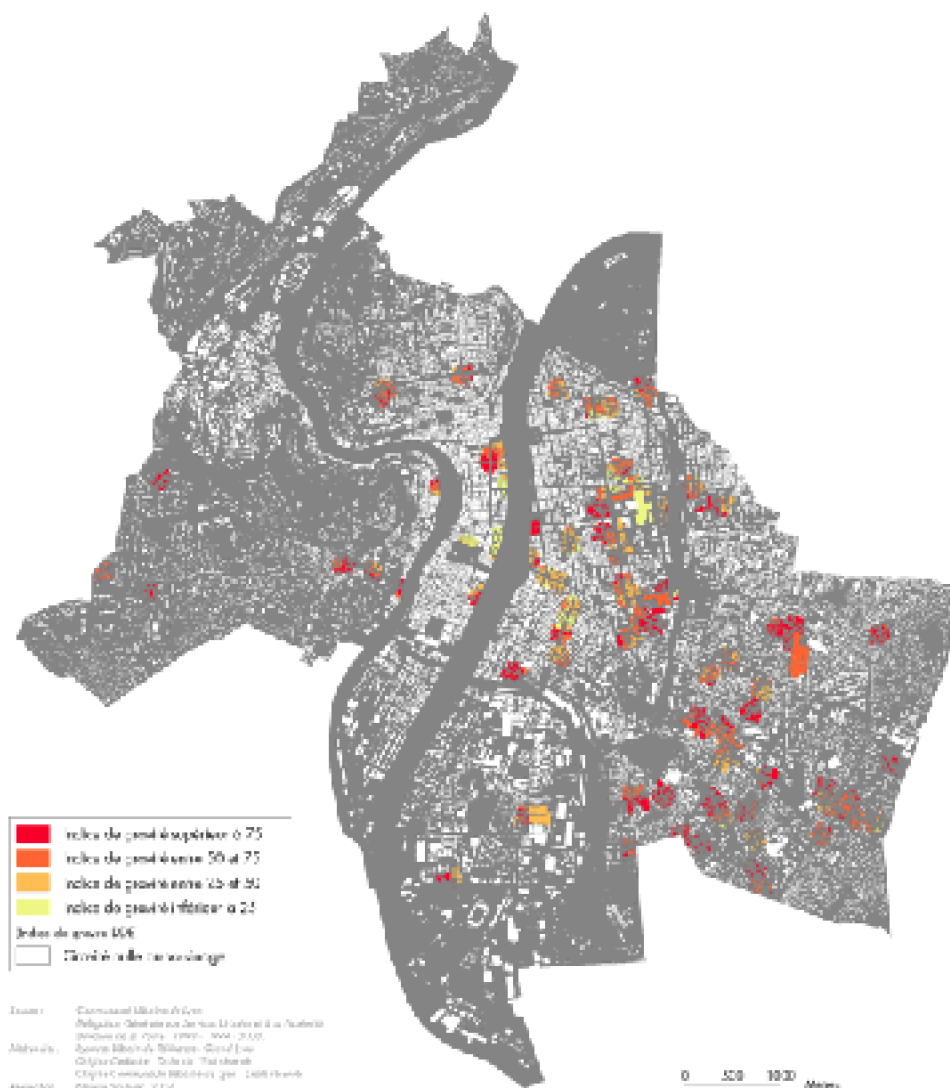
rue Raulin et l'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement) et du vaste secteur de part et d'autre du cours Gambetta proche de la place Bir Hakeim (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissement). Cependant, bien que graves, les accidents situés en rive gauche le sont moins qu'en « *périphérie* » de la ville. La valeur des indices de gravité des intersections incriminées est ici plus relative (de moins de 10 à 30). Seuls quelques bâtiments déplorent un indice de gravité de 30 à 70.

Finalement, l'analyse de l'accidentologie menée à la fois au travers de la spatialisation des accidents, des accidentés et de l'indice de gravité démontre que la densité des accidents est inversement proportionnelle à la gravité des phénomènes. C'est au sein des territoires où les accidents sont les moins nombreux qu'ils sont les plus graves. Le centre de la ville correspond ainsi à un secteur où le nombre d'accidents de la circulation et de blessés légers est considérable mais pour lequel le préjudice essentiel demeure les dommages matériels. L'est de la commune s'impose au contraire comme un secteur plus mortel où même si les accidents et les accidentés sont moins nombreux, les dommages corporels sont nettement plus dramatiques.

### 3.2.2. Indicateur de gravité des accidents impliquant des piétons

La volonté de s'interroger spécifiquement sur la sécurité du piéton, nous conduit à l'approche spécifique de l'indice de gravité des accidents de la circulation impliquant précisément des piétons. Il s'agit dans ce cas, grâce à la spatialisation de l'indice de gravité des accidents de la circulation contre piétons, de repérer les sites potentiellement dangereux pour les habitants. La **carte IV.11.** indique deux phénomènes marquants. Le premier concerne le seuil de gravité : en tout état de cause et cela semble assez prévisible, les accidents de la circulation impliquant des piétons sont inéluctablement plus graves. La comparaison avec les bornes de classe de la carte précédente en fait état. L'indice de gravité inférieur à 25 est fort peu significatif alors que les valeurs entre 50 et 75 et celles supérieures à 75 caractérisent l'essentiel des phénomènes accidentogènes. Le second concerne la spatialisation des accidents les plus graves. La gravité des accidents impliquant des piétons montre une profonde disparité territoriale. Le centre de Lyon et surtout l'ouest de la commune déplorent des accidents graves mais peu nombreux. La rive gauche du Rhône et l'est de la commune sont au contraire des territoires marqués par les incidences dramatiques de l'insécurité routière.

L'ouest est ainsi le secteur le plus épargné de la commune. Les bâtiments proches de la rue de la Quarantaine, ceux longeant le chemin de Choulans puis ceux du centre de Saint-Just, de la place de l'Abbé Larue jusqu'à la rue de Trion, (5<sup>ème</sup> arrondissement) identifient un vaste secteur de mise en danger du piéton (valeur de l'indice de gravité entre 50 et plus de 75). Les bâtiments avoisinant la route nationale 7 (secteur de Champvert au sud du 9<sup>ème</sup> arrondissement), l'îlot situé entre les rues Joliot Curie et de Tourvielle (secteur du Point du Jour, 5<sup>ème</sup> arrondissement), puis les bâtiments proche de l'avenue de Ménival et ceux au cœur du quartier Saint-Jean (5<sup>ème</sup> arrondissement) accusent au sein de leur voisinage des accidents graves impliquant des piétons (indice de gravité entre 50 et plus de 75).



Carte IV-11 : indice de gravité des accidents au voisinage des bâtiments : piétons

Le centre de Lyon déplore quatre secteurs où les accidents de la circulation compromettant des piétons ont eu des incidences graves. Il s'agit :

- de l'intersection entre le boulevard de la Croix-Rousse, la montée Saint-Sébastien au niveau de la place de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du carrefour entre le boulevard de la Croix-Rousse et la rue des Chartreux jusqu'au niveau de la rue Pierre Dupont (4<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du secteur piétonnier de part et d'autre de la rue de la République au sud de l'Opéra de Lyon et de l'Hôtel de Ville regroupant les bâtiments situés le long des rue Pizay, de l'Arbre Sec, du Bât d'Argent, Mulet et Neuve (1<sup>er</sup> arrondissement) ;
- d'une portion limitée du quai du Docteur Gailleton au niveau des rues Sainte-Hélène et Sala (2<sup>ème</sup> arrondissement).

Pour l'ensemble de ces secteurs accidentogènes, l'indice de gravité reste élevé, et affiche

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

des valeurs entre 50 et plus de 75. Seuls le bâtiment de l'Hôpital de l'Hôtel Dieu sur le quai Jules Courmont et ceux situés au nord de la place Bellecour (2<sup>ème</sup> arrondissement) présentent des indices de gravité plus relatifs (valeur inférieure à 25 jusqu'à 50).

La rive gauche et l'est de Lyon sont au contraire le théâtre d'une accidentologie aux dommages corporels graves. Les accidents de la circulation impliquant des piétons sont dans cette zone à la fois plus nombreux et humainement préjudiciables. Le tracé de la rue Garibaldi (6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), plus ponctuellement celui du cours Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), le début de l'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi qu'un tronçon de l'avenue Félix Faure (3<sup>ème</sup> arrondissement) sont principalement montrés du doigt. D'autres secteurs se caractérisent également par la gravité des accidents déplorés. L'avenue Verguin située entre le parc de la Tête d'Or et le lycée du Parc, l'intersection entre les rues Duquesne et Créqui, le carrefour entre les rues Garibaldi et Sully, les bâtiments entre les rues Juliette Récamier et Vauban présentent des indices de gravité entre 25 et 75.

Le cœur du troisième arrondissement déplore une importante concentration d'accidents graves (indice de gravité essentiellement compris entre 25 plus de 75). Le large secteur de la Part-Dieu délimité par le boulevard Deruelle, la rue Garibaldi et le boulevard Marius Vivier Merle, le secteur Villette de part et d'autre de la rue d'Aubigny, l'intersection entre la rue Moncey et la rue Dunois, le secteur proche des rues de la Part-Dieu, Mazenod, Chaponnay au niveau de la rue Duguesclin puis au niveau de l'avenue Maréchal de Saxe, l'intersection entre la quai Victor Augagneur et la rue Servient au niveau de la Préfecture ainsi que le vaste secteur jouxtant la rue Garibaldi, l'avenue Félix Faure, le cours Gambetta, la Grande rue de la Guillotière jusqu'à la rue du Béguin au sud (en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) correspondent à des sites potentiellement dangereux pour les piétons.

Au-delà de la rive gauche, l'est de la commune est particulièrement incriminé. Les bâtiments situés le long de l'avenue Lacassagne entre la rue du Docteur Rebate et la rue Feuillat, ceux situés de part et d'autre de la rue Ferdinand au niveau du cours Eugénie (3<sup>ème</sup> arrondissement) déplorent un indice de gravité entre 50 et plus de 75. L'ensemble du 8<sup>ème</sup> arrondissement est globalement un des plus accidentogènes de la ville. L'exposition au risque est sur ce territoire particulièrement importante. Les accidents impliquant des piétons sont nombreux et ont de graves conséquences humaines. De nombreux carrefours accidentogènes jalonnent cet espace. Les intersections entre l'avenue des Frères Lumière et la rue Saint Gervais, entre le cours Albert Thomas et la rue de Villon puis entre l'avenue des Frères Lumière et la rue Antoine Lumière présentent un indice de gravité entre 25 et 50 alors que le carrefour entre les rues Saint Nestor et Antoine Lumière, plus au sud se caractérise par un indice de gravité supérieur à 75. La rue Marius Berliet se présente sur l'ensemble de son tracé comme un axe particulièrement dangereux pour les piétons (indice de gravité entre 25 et plus de 75) alors que dans sa continuité, l'intersection de cinq voies au niveau de la place du 11 Novembre 1918 regroupant l'avenue Berthelot, la rue Marius Berliet, le boulevard Jean XXIII et les avenues Jean Mermoz et Paul Santy forment un vaste secteur caractérisé par un indice de gravité non négligeable (indice entre 25 et plus de 75). Dans son prolongement, l'avenue Jean Mermoz continue d'inquiéter puisque qu'entre les boulevard

Ambroise Paré et Pinel, cette voie de circulation affiche un indice de gravité d'une valeur comprise entre 50 et plus de 75. Les points noirs des déplacements piétonniers se multiplient encore au sud et présentent pour l'essentiel des indices de gravité entre 50 et plus de 75. Nous pouvons à cet égard citer :

- l'intersection entre l'avenue du Général Frère et les rues des Roses et du Professeur Joseph Nicolas ;
- la rue Pierre Delore au niveau de son croisement avec la rue de Villon puis avec les rues Paul Cazeneuve et Jean Sarrazin ;
- le secteur du Grand Trou au niveau de la place Belleville ;
- le secteur du Moulin à Vent caractérisé par les bâtiments situés autour de la place du Moulin à Vent ;
- l'essentiel du tracé du boulevard des Etats-Unis.

Finalement, la densité des phénomènes accidentogènes et la gravité des accidents ne sont pas fortement corrélées. Au contraire, il semble que les territoires plus relativement touchés par l'insécurité routière sont à l'inverse plus durement frappés par la gravité des faits qu'ils déplorent. L'armature urbaine, la densité du bâti, la morphologie des voies, l'importance du trafic sont autant d'éléments pouvant contribuer à l'explication de cette concentration de la gravité sur les grandes artères de circulation massivement localisées à l'est de la ville. L'urbanisation est dans ce secteur en partie moins dense, les voies de circulation sont souvent plus larges et permettent à la fois des trafics routiers importants et des vitesses de déplacement excessives. L'ensemble de ces facteurs favorise l'exposition au risque de la route. Ces infrastructures routières façonnent néanmoins des lieux de vie pouvant parfois se transformer en lieux de concurrence entre les piétons et les automobilistes qui se croisent et se confrontent. Cette difficile cohabitation multimodale participe grandement à la mise en danger du piéton et nuit par conséquent à la qualité du cadre de vie des habitants.

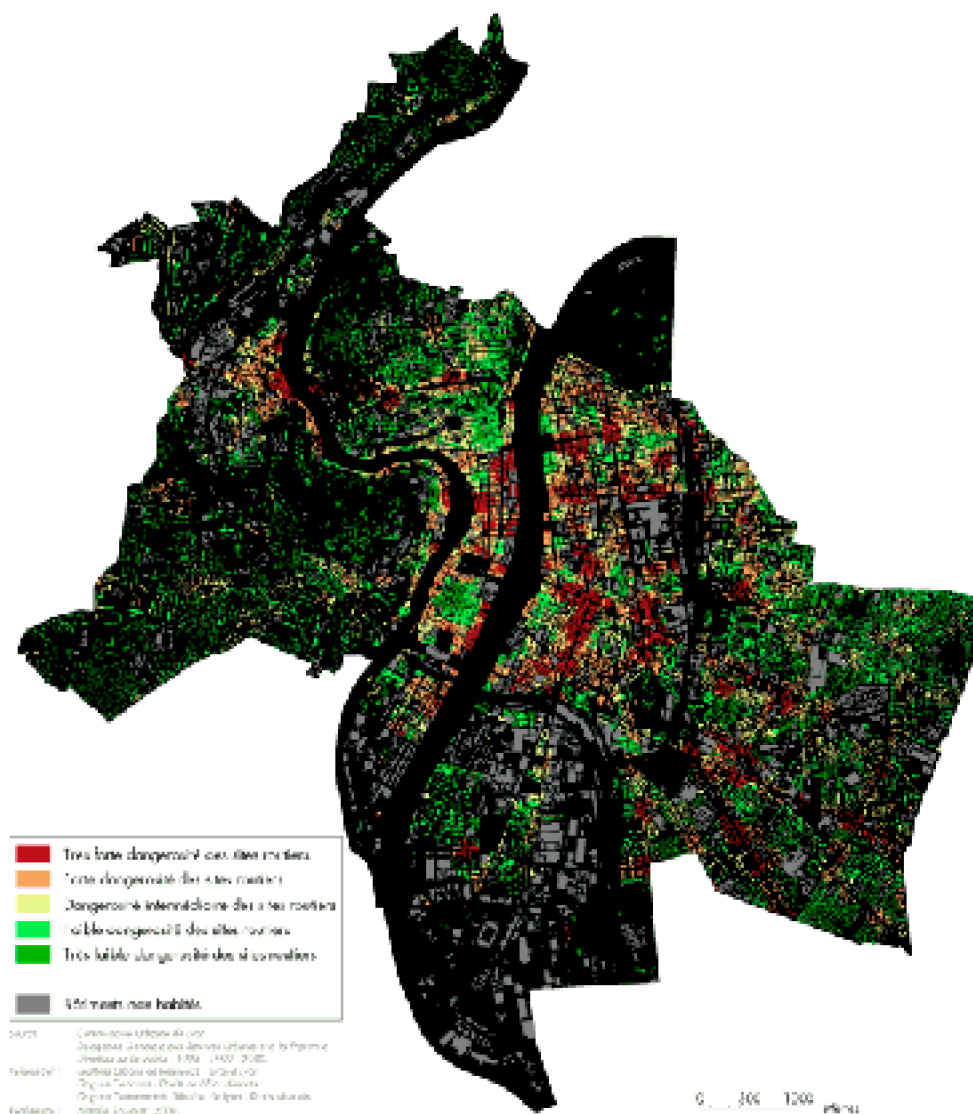
L'approche par la gravité des faits renseigne considérablement sur la localisation des secteurs les plus symptomatiques de cette mise en tension entre l'homme et la voiture. Elle permet par ailleurs d'apprécier les disparités spatiales de cette exposition différenciée au risque de la circulation. Seulement, la dimension la plus dramatique de l'accidentologie ne peut suffire à la caractérisation des espaces de vie. Seule une démarche synthétique combinant à la fois une approche par la densité des faits accidentogènes et une prise en compte de l'impact des accidents les plus graves peut donner corps à la qualification aboutie des cadres de vie.

### **3.3. Hiérarchisation de la dangerosité des infrastructures routières pour une qualification des cadres de vie lyonnais**

La **carte IV.12.** se propose de caractériser l'ensemble du territoire lyonnais en fonction de la répartition spatiale des faits accidentogènes tout en prenant en compte la gravité des accidents déplorés. Cette carte de synthèse a été construite à partir de l'indice de dangerosité (Id) élaboré par le Département d'Economie et de Gestion de l'Université du

Québec. L'usage de cet indicateur permet de mettre en place une méthode de classification des sites routiers de la ville de Lyon. L'ensemble des bassins de vie peut alors être hiérarchisé en fonction de son niveau d'exposition au risque de la route. En identifiant les sites routiers potentiellement dangereux, cette représentation cartographique rend possible l'évaluation de la qualité des cadres de vie. Pour ce faire, cette carte s'appuie sur une légende structurée autour de 5 classes :

- Très forte dangerosité des sites routiers, ( $Id > 8$ )
- Forte dangerosité des sites routiers, ( $4 < Id < 8$ )
- Dangerosité intermédiaire des sites routiers, ( $2 < Id < 4$ )
- Faible dangerosité des sites routiers, ( $0 < Id < 2$ )
- Très faible dangerosité des sites routiers, ( $Id < 0$ ).



Carte IV-12 : accidentologie dangerosité des infrastructures routières urbaines

Les résultats cartographiques présentés mettent en évidence une profonde disparité spatiale quant à l'exposition au risque de la circulation. Globalement, les territoires particulièrement accidentogènes concernent essentiellement l'hypercentre, son extension en rive gauche, quelques centralités secondaires ainsi que certains axes structurants de l'est de la commune. Les bâtiments déplorant une très forte dangerosité car proche d'infrastructures routières particulièrement dangereuses restent cependant peu nombreux. La dégradation sérieuse des cadres de vie opérée par l'importance des faits accidentogènes n'affecte que 9% des bâtiments habités. Ces points noirs ne sont pas isolés et sont au contraire bordés de bâtiments soumis à une forte dangerosité infrastructurelle. Au total, plus d'un quart des bâtiments habités souffrent des dommages de l'insécurité routière. Les secteurs où le risque est potentiellement le plus dangereux caractérisent tout d'abord la Presqu'île au travers des bâtiments habités situés de part et d'autre de la rue de la République au sud de l'Hôtel de Ville et ceux répartis autour de la rue Grenette (1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements). Les quais du Rhône sont également inquiétés par une très forte dangerosité. De nombreux bâtiments longeant les quais Jean Moulin (1<sup>er</sup> arrondissement) et Jules Courmont puis ceux bordant le quai du Docteur Gailleton (2<sup>ème</sup> arrondissement) font les faits d'une accidentologie avérée.

La rive gauche du Rhône est un large secteur de danger. Les grandes voies de circulation est/ouest sont à cet égard significatives. Le cours Franklin Roosevelt puis dans sa continuité le début du cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement), le cours La Fayette (limite entre les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) et plus au sud le cours Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) et la Grande rue de la Guillotière marquent de leur forte dangerosité les bâtiments qui leur sont contigus. Les axes nord/sud ne sont cependant pas épargnés. L'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement) puis plus ponctuellement l'avenue Maréchal de Saxe et la rue Garibaldi (traversant les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements) témoignent elles aussi d'une importante dangerosité.

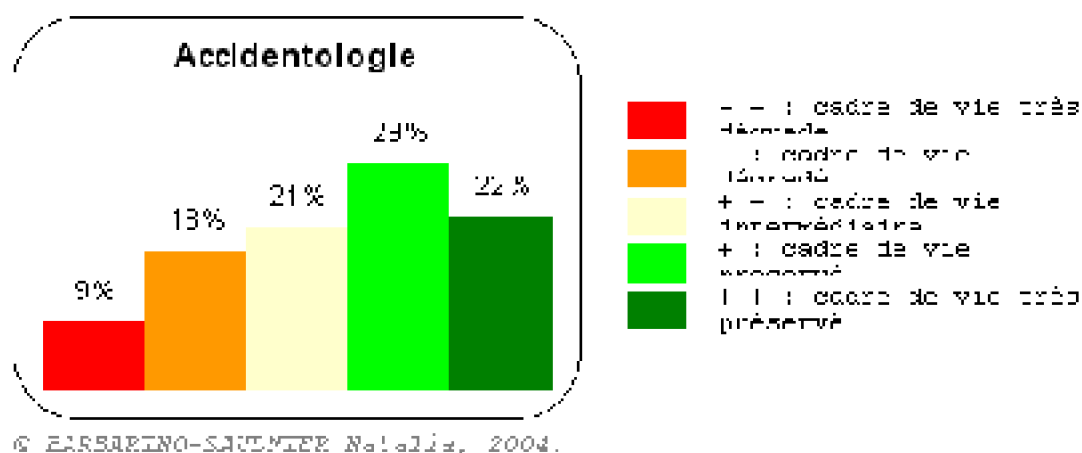
Certaines centralités secondaires sont également affectées par la dangerosité de leurs infrastructures routières. Il s'agit des bâtiments situés autour des places de la Croix-Rousse et Edouard Millaud, le long du boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que du centre de Vaise essentiellement entre la Grande rue de Vaise et la rue Marietton (9<sup>ème</sup> arrondissement).

L'est de la commune déplore bien plus que l'ouest une forte, voire très forte dangerosité des sites routiers. La rue Baraban, l'intersection entre l'avenue Félix Faure et l'avenue Lacassagne au niveau de la place Rouget de Lisle (3<sup>ème</sup> arrondissement), le cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), l'avenue des Frères Lumière, la rue Marius Berliet, la rue Jean Mermoz, le boulevard des États-Unis et la route de Vienne (8<sup>ème</sup> arrondissement) sont des axes potentiellement dangereux.

Les bâtiments, en situation plus intermédiaire au regard de la dangerosité des sites routiers forment un tissu résiduel et lacunaire. Au total, un peu plus d'un cinquième des bâtiments habités lyonnais assure la transition entre les cadres de vie dégradés par les accidents de la route et ceux davantage préservés de cette dangerosité routière. Ces unités sont essentiellement localisées autour des points très fortement accidentogènes et concernent principalement le vaste centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), la Presqu'île, la rive gauche du Rhône et les voies de grande circulation de la partie orientale du

territoire communal. Ce niveau intermédiaire de dangerosité caractérise également des bâtiments plus isolés au regard des phénomènes accidentogènes. C'est par exemple le cas de quelques bâtiments de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), du cœur de Saint-Just, du centre du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement), du plateau de la Croix-Rousse, proche de la Grande rue de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), des pentes de la Croix-Rousse (1<sup>er</sup> arrondissement), des bâtiments au cœur de Gerland (le long de la rue de Gerland, 7<sup>ème</sup> arrondissement) et de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement).

Comme le montre le **graphique IV.2.** présenté ci-dessous, les cadres de vie préservés des méfaits de l'accidentologie restent nombreux. Plus de la moitié des bâtiments habités de la ville de Lyon bénéficie en effet de la faible dangerosité des sites routiers de leur unité de voisinage : 29% des bâtiments habités jouissent d'une faible dangerosité infrastructurelle alors que 22% d'entre eux profitent d'une exposition au risque plus limitée.



Graphique IV.2. Importance de la dangerosité des sites routiers : répartition des bâtiments habités

La localisation de ces unités demeure très spécifique. Elle concerne tout d'abord des cœurs d'îlots largement préservés des risques de la circulation routière même si ceux-ci restent attenants à des axes accidentogènes. L'exemple le plus frappant est celui du quartier d'Ainay (2<sup>ème</sup> arrondissement) pour lequel le centre bâti considérablement préservé s'oppose à la forte dangerosité des quais qui le bordent. Ces entités se répartissent ensuite aux pourtours de la commune et caractérisent des cadres de vie essentiellement périphériques et résidentiels. L'ouest de la commune (la majeure partie des 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements), le nord de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement) ainsi que celui situé au sud de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) se distinguent par la faiblesse de leur exposition au risque de la circulation routière. À l'est de la commune, ces secteurs de faible dangerosité sont davantage morcelés mais n'en restent pas moins significatifs pour le tissu urbain local. L'ensemble de ces bâtiments dessine par conséquent de vastes bassins de vie où les risques inhérents à la circulation restent potentiellement limités. Ces territoires objectivement protégés des dangers de la route offrent donc des cadres de vie de qualité où la sécurité des déplacements urbains semble garantie.



Finalement, cette représentation cartographique permet de hiérarchiser la dangerosité des infrastructures routières de l'espace lyonnais. L'évaluation du risque inhérent à la circulation permet donc de mesurer la qualité des cadres de vie de Lyon. Une ville agréable à vivre doit être « *une agglomération où l'on peut se déplacer en sécurité sans risque d'accident* »<sup>122</sup>. L'enjeu est alors de garantir, au nom de la qualité de vie du quotidien, des déplacements sereins et sécurisés. Cette approche de l'accidentologie permet la classification du territoire en fonction du risque et de la dangerosité qui le caractérise. Cette analyse met par conséquent en évidence de profondes disparités territoriales et permet d'apprécier des niveaux différenciés de la qualité de vie quotidienne des Lyonnais.

## CHAPITRE III. Les potentialités commerciales du territoire lyonnais

Le commerce au sens large du terme est une composante essentielle de la vie du citoyen. Sa présence et son développement doivent permettre de satisfaire les attentes sans cesse renouvelées des habitants en préservant l'offre de proximité et en renforçant le rôle de centralité et de convivialité des cœurs de quartiers. Il s'agit, au cours de ce troisième chapitre, d'analyser en détail les potentialités commerciales de la ville de Lyon à l'égard des critères jugés nécessaires à la qualité de vie quotidienne. Cette étude se base ainsi sur la répartition et la qualité de l'offre à la fois des commerces d'alimentation de détail, d'alimentation générale, des commerces et des services de proximité non alimentaires et des marchés. C'est à partir de ces éléments commerciaux jugés indispensables à la mesure de la qualité du quotidien et perçus comme déterminants pour le dynamisme et l'animation des bassins de vie que va être menée l'analyse des disparités intra-urbaines de la qualité de vie lyonnaise.

### 1. De la problématique commerciale à la construction des indicateurs

---

Le commerce de proximité est un facteur de qualité de vie pour deux raisons. D'une part, il apporte une facilité d'approvisionnement en produits et en services courants, d'autre part, il est le signe d'un dynamisme territorial, d'un mode de vie plus convivial et d'une certaine forme de lien social. Pour répondre simultanément à ces deux fonctions, le commerce de proximité doit remplir plusieurs conditions : tout d'abord, les biens et services proposés doivent être diversifiés et adaptés à cette demande quotidienne ; par ailleurs, la proximité doit être réelle et correspondre à un usage quotidien où les déplacements sont suffisamment limités pour rester acceptables, voire consentis inconsciemment.

Pour la qualité de vie au quotidien, le commerce de proximité a pour avantage sa

---

<sup>122</sup> SYTRAL, 2004, « Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Projet arrêté du 11 mars 2004 ». 66 pages.

proximité et la sociabilité qu'il apporte. La grande distribution, qui propose la concentration d'une très grande diversité de produits et services pour des prix moins élevés, répond à des logiques et des pratiques différentes et ne s'inscrit donc pas dans les mêmes processus perceptuels<sup>123</sup>. C'est pourquoi ce type de commerce n'entre pas dans l'analyse de la qualité de vie au quotidien. Le fait que les commerces et les services de proximité aient été systématiquement cités comme une composante essentielle de la qualité de vie montre que les habitants sont sensibles au tissu commercial local, à condition que celui-ci soit adapté et satisfaisant.

### 1.1. Les sources de données disponibles

La source de données la plus évidente en matière d'activités économiques est la base de données SIRENE (Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et des Etablissements). Ce répertoire a été créé par le décret n°73-314 du 14 mars 1973 et sa gestion a été confiée à l'INSEE. Il enregistre l'état civil de toutes les entreprises et leurs établissements, quels que soient leur forme juridique et leur secteur d'activités. Ce fichier est construit à partir des déclarations de plusieurs organismes : les centres des impôts, les trésoreries générales, les greffes de tribunaux de commerce, les chambres de commerce et d'industrie, les rectorats, les caisses régionales d'assurance maladie, l'URSSAF (Union pour le recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales), les préfetures, les chambres des métiers ou encore les chambres d'agriculture et la mutuelle sociale agricole ont pour mission de déclarer à l'INSEE les inscriptions, radiations et modifications au répertoire. Ces différents organismes contribuent chaque jour à l'actualisation du répertoire SIRENE.

Conformément à ce décret, l'INSEE attribue à chaque entreprise un identifiant numérique de 9 chiffres appelé numéro SIREN et à chaque établissement un identifiant numérique de 14 chiffres, appelé numéro SIRET, composé du numéro SIREN de l'entreprise mère suivi d'un numéro d'ordre de 5 chiffres, le NIC (Numéro Interne de Classement). Ce fichier centralise ainsi les rubriques de caractérisation économique et juridique des établissements. Il contient tout d'abord des données géographiques concernant le lieu d'implantation de l'établissement, puis des données de gestion comme la date de création, le statut, le siège, la tranche d'effectif salarié, l'activité principale exercée. L'activité est alors codée en fonction de la Nomenclature d'Activités Française (NAF) qui se structure en différents niveaux de précision. À cela s'ajoute des données d'adressage caractérisant l'établissement comme le nom, le numéro, le type de voie et le numéro de téléphone ainsi que des données de gestion concernant l'entreprise à laquelle

<sup>123</sup> Les hypermarchés n'ont pas été intégrés au diagnostic dans la mesure où ils semblent répondre à des logiques de proximité, de déplacements et de pratiques différentes. Les zones d'activités auxquelles sont associées les hypermarchés sont davantage assimilées à une dégradation de la qualité de vie (fréquentation, nuisances sonores, embouteillages, insécurité, dégradation visuelle du paysage, ...) qu'à des facteurs de son amélioration. Cependant, il convient de noter que l'hypermarché situé dans le centre commercial de la Part-Dieu (3<sup>ème</sup> arrondissement) peut venir contredire cette logique. Cette grande surface de centre urbain dense peut, en effet, jouer le rôle de « *commerces de proximité* » et reste par conséquent très structurant pour l'approvisionnement de proximité. Dans le respect de la démarche critériologique, cet établissement n'a pas été pris en compte ce qui provoque, en retour, une restitution partielle des critères commerciaux de ce secteur.

appartient l'établissement (catégorie juridique, tranche d'effectif salarié, activité principale exercée). La mise à jour de ce fichier est permanente à l'INSEE et l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise dispose de nouvelles versions tous les six mois. L'évaluation de la qualité de vie quotidienne s'appuie ainsi sur les données épurées du répertoire SIRENE de 2003.

Cependant, pour couvrir l'ensemble du champ de notre étude, cette source est incomplète dans la mesure où elle ne recense pas le commerce ambulant là où il s'exerce. Les marchés à vocation alimentaire, composante essentielle du commerce de proximité, ne sont par conséquent pas recensés dans le fichier SIRENE. Pour décrire leur impact sur le territoire, une autre base a été utilisée. Il s'agit de celle des services de la Ville de Lyon. Cette base de données recense à la fois le nombre moyen d'exposants par marché et sa périodicité. Cette information permet également de localiser précisément les linéaires de marchés sur l'ensemble du territoire lyonnais. Notre diagnostic bénéficie de la dernière mise à jour de cette donnée datant de 2003.

## 1.2. Construction du jeu de données

Qualifier le territoire en fonction de sa disponibilité en commerces de proximité, c'est donc décrire à la fois le poids du commerce, sa diversité dans le champ des besoins courants, et sa disponibilité, à savoir son accessibilité.

Il s'agira donc, dans un premier temps, d'identifier les différents types de commerce qui entrent dans l'usage de la vie quotidienne et de la proximité, puis de représenter leur nombre, leur diversité et enfin d'évaluer l'offre globale en fonction de ces deux composantes.

À partir du fichier SIRENE, il a donc été possible de construire facilement une base de données localisée du commerce de proximité. Avant tout, une sélection des activités a été effectuée afin de construire une liste des activités entrant dans le champ du commerce de proximité. Cette liste, construite à partir des résultats d'enquête, a essentiellement été conçue en fonction de la périodicité du besoin et de son caractère immédiat. Elle regroupe à la fois des activités de type alimentaire et certains services à la personne.

Tableau IV.5. Fichier SIRENE : Nomenclature des Activités Principales Exercées par l'établissement (APET)

## De la qualité de vie au diagnostic urbain, vers une nouvelle méthode d'évaluation.

Typologies	Commerces et services	Code APET 700
Commerces d'alimentation de détail	Charcuterie	151F
	Cuisson de produits de boulangerie	158B
	Boulangerie et boulangerie-pâtisserie	158C
	Pâtisserie	158D
	Commerce de détail de produits surgelés	521A
	Commerce de détail de fruits et légumes	522A
	Commerce de détail de viandes et produits à base de viande	522C
	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques	522E
	Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie	522G
	Commerce de détail de boissons	522J
	Commerce de détail de produits laitiers	522N
	Commerces de détail alimentaires spécialisés divers	522P
	Commerces d'alimentation générale	Commerce d'alimentation générale
Supérette		521C
Supermarché		521D
Magasin populaire		521E
Commerces et services non alimentaires	Commerce de détail de tabac	522L
	Commerce de détail de produits pharmaceutiques	523A
	Commerce de détail de livres, journaux et papeterie	524R
	Commerce de détail de fleurs	524X
	Réparation de chaussures et d'articles en cuir	527A
	Poste nationale	641A
	Banque	651C
	Banque mutualiste	651D
	Caisse d'épargne	651E
	Pratique médicale	851C
	Pratique dentaire	851E
	Activité des auxiliaires médicaux	851G
	Laboratoire d'analyses médicales	851K
	Blanchisserie - teinturerie de détail	930B
	Coiffure	930D
	Soins de beauté	930E

Source : Fichier SIRENE, INSEE, 2003.

Cette nomenclature regroupée en typologie de commerces et services à laquelle vient se juxtaposer les données concernant les linéaires de marchés et le nombre d'exposants qui les composent vont servir de base à l'analyse des disparités commerciales.

## 2. Construction d'indicateurs commerciaux et traitement de l'information

---

Afin de construire au mieux les indicateurs commerciaux nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie au quotidien, l'ensemble des établissements précités et des linéaires de marchés ont été géolocalisés. Ces informations apparaissent donc sous forme ponctuelle ou linéaire. Il convient à présent de préciser les modalités de l'analyse spatiale qui a été menée et de développer les traitements nécessaires à la représentation cartographique des indicateurs.

### 2.1. Analyse spatiale

La phase d'analyse spatiale des disparités commerciales consiste à interpréter l'impact du facteur « *commerce de proximité* » constitué comme décrit plus haut sur l'ensemble du territoire défini par le référentiel bâti et son unité de voisinage.

Le nombre de commerces et leur diversité font implicitement référence aux notions de proximité et d'accessibilité. Il convient donc de déterminer la distance de voisinage pertinente pour ce thème spécifique du commerce. Comme nous l'avons précédemment expliqué au cours de la seconde partie (Chapitre II, partie 3.1.), la distance de l'unité de voisinage a été déterminée de manière à exclure tout autre mode de déplacement que le mode piéton. Cette distance a été fixée à 100 mètres. En deçà de 100 mètres, et dans une limite de temps de 3 à 5 minutes, le déplacement à pied est quasi-systématique<sup>124</sup>. Cette distance correspond ainsi à des déplacements répondant à des pratiques quotidiennes auxquelles doit répondre le commerce de proximité.

Il convient de signaler que nous n'avons pas limité le traitement de l'information au simple périmètre de la ville de Lyon. Les pratiques commerciales et les comportements d'achat ne s'accommodent guère des délimitations administratives. Les établissements situés à l'extérieur de la commune ont ainsi été inclus à l'analyse afin de tenir compte de la continuité du tissu urbain au-delà des limites communales. L'analyse spatiale utilise donc le référentiel bâti et une unité de voisinage de 100 mètres autour de chaque bâtiment de la ville de Lyon et de ceux des franges de la commune (zone tampon de 100 mètres).

### 2.2. Traitement de l'information

Compte tenu de la spécificité de la source d'information, les marchés alimentaires ont fait l'objet d'un traitement particulier. La périodicité du marché ainsi que le nombre d'exposants et son extension spatiale a permis de représenter chaque marché comme un objet linéaire caractérisé par un nombre moyen d'exposants par unité de temps. Ainsi un marché hebdomadaire de soixante exposants représente un équivalent de 10 commerces « *à temps plein* » (considérant qu'un commerce ouvre classiquement six jours par

<sup>124</sup> DIDIER N., TROCHE J-P., 2001, Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.

semaine).

L'analyse spatiale consiste alors à évaluer les deux indicateurs, la quantité de commerces disponibles et la diversité des commerces de proximité pour chaque bâtiment. La quantité de commerces et de services correspond au comptage du nombre d'établissement dans la zone de voisinage étudiée. La diversité correspond au nombre de grands types d'activités commerciales ou de services disponibles dans la zone de voisinage (alimentation de détail, alimentation générale, commerces et services non alimentaires, marchés alimentaires). Enfin, un indicateur de synthèse a été construit par la somme du poids relatif du nombre de commerce sur la valeur maximale et du poids relatif du nombre d'activités sur le nombre maximal d'activités possibles. Le **tableau IV.6.** présente les paramètres principaux des unités de voisinage.

**Tableau IV.6. Commerces et services de proximité, paramètres principaux des unités de voisinage (Nb de ... par unité de voisinage de 100 mètres)**

Variables	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Charcuterie	0	3	0.14	0.41
Cuisson de produits de boulangerie	0	4	0.11	0.36
Boulangerie et boulangerie-pâtisserie	0	5	0.39	0.70
Pâtisserie	0	4	0.15	0.42
Commerce de détail de produits surgelés	0	1	0.02	0.13
Commerce de détail de fruits et légumes	0	7	0.04	0.24
Commerce de détail de viandes et produits à base de viande	0	9	0.27	0.70
Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques	0	2	0.02	0.15
Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie	0	4	0.07	0.30
Commerce de détail de boissons	0	3	0.10	0.35
Commerce de détail de produits laitiers	0	3	0.04	0.20
Commerces de détail alimentaires spécialisés divers	0	6	0.12	0.40
Commerce d'alimentation générale	0	8	0.50	0.94
Supérette	0	2	0.06	0.24
Supermarché	0	3	0.04	0.21
Magasin populaire	0	1	0.00	0.05
Variables	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Commerce de détail de tabac	0	3	0.07	0.27
Commerce de détail de produits pharmaceutiques	0	5	0.34	0.62
Commerce de détail de livres, journaux et papeterie	0	11	0.57	1.21
Commerce de détail de fleurs	0	5	0.24	0.58
Réparation de chaussures et d'articles en cuir	0	3	0.12	0.35
Poste nationale	0	2	0.05	0.23
Banque	0	13	0.28	0.91
Banque mutualiste	0	6	0.14	0.50
Caisse d'épargne	0	2	0.05	0.23
Pratique médicale	0	48	2.13	4.13
Pratique dentaire	0	16	0.65	1.45
Activité des auxiliaires médicaux	0	25	2.01	3.12
Laboratoire d'analyses médicales	0	3	0.06	0.28
Blanchisserie - teinturerie de détail	0	4	0.29	0.61
Coiffure	0	13	1.09	1.72

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

Soins de beauté	0	8	0.31	0.80
Marché alimentaire ou mixte	0	134	2.03	12.91
Total commerces d'alimentation de détail	0	36	1.47	2.47
Total commerces d'alimentation générale	0	8	0.59	1.04
Total commerces et services non alimentaires	0	91	8.40	11.33
Total sans marchés	0	94	10.46	13.67
Total avec marchés	0	176	12.49	20.38

Sources : Fichier SIRENE, INSEE, 2003. Ville de Lyon, 2002.

Au regard des paramètres présentés ci-dessus, il apparaît clairement que l'importance des commerces de proximité est une variable discriminante. La forte valeur des écarts type par rapport à la moyenne traduit, pour l'ensemble des critères, une forte dispersion des données. Les marchés alimentaires ont une distribution statistique particulièrement hétérogène (min = 0, max = 134,  $\sigma = 2.03$ ,  $\mu = 12.91$ ) ce qui implique des disparités très fortes du phénomène.

—  
x

La diversité a été évaluée par comptage du nombre de types d'activités différents dans chaque zone d'étude. Chacun des quatre types de commerces et de services (alimentation de détail, alimentation générale, non-alimentaire et marché) a été distingué pour qualifier la diversité des unités de voisinage, alors répartie sur une échelle de 1 à 4 (« *diversité 1* » correspondant à un type unique de commerces disponible sur le territoire à « *diversité 4* » correspondant à la présence des quatre types de commerces) afin d'attribuer à chacun des bâtiments un indice de diversité commerciale.

À partir de ces deux indicateurs simples, un indicateur de synthèse de qualité de l'offre de commerce de proximité a été constitué par l'addition du poids relatif du commerce (poids local sur poids maximal) et d'un taux de diversité (diversité locale sur diversité maximale). Cet indicateur reflète à la fois l'importance quantitative de l'offre commerciale et sa diversité.

Comme le montre la figure suivante, le traitement consiste alors à évaluer les propriétés commerciales du territoire dans un rayon de 100 mètres autour de l'objet de référence, à savoir le bâti cadastral et d'affecter à cet objet la valeur résultant à la fois du comptage des commerces et de leur diversité.





sur le choix de distance de l'unité de voisinage. Cette délimitation correspond à un compromis uniformisant les pratiques des usagers. En effet, il n'est pas inopportun de considérer que cette distance varie en fonction du type d'activité. Ainsi, une boulangerie, d'un accès quotidien, peut requérir une distance de voisinage nettement plus faible qu'une pharmacie dont l'usage est généralement moins fréquent. Seulement, aucune étude décrivant le comportement des usagers face aux différents types de commerces et de services n'est, à notre connaissance, disponible. Nous avons donc été dans l'obligation d'abandonner l'éventualité d'une variation de l'unité de voisinage en fonction du type de commerce étudié au profit d'une unité fixe et constante quelle que soit la typologie des commerces.

La détermination de la liste précise des activités relevant du commerce de proximité se doit de plus d'être commentée. Bien que celle-ci ait été très largement inspirée par les résultats d'enquête, il a été nécessaire de la compléter de manière intuitive. En l'absence d'études précises en la matière, nous avons pris l'initiative d'enrichir à la marge les éléments de réponses subjectivement obtenus pour tendre vers une exhaustivité plus grande. Il convient également de préciser que la typologie commerciale de certains établissements ne correspond pas forcément à l'usage qui en est fait. C'est par exemple le cas de la grande surface du centre commercial de la Part-Dieu qui, de part son intégration au milieu urbain, peut jouer le rôle de commerces de proximité.

Les limites suivantes sont davantage d'ordre technique. Certaines sont inhérentes à la précision du géocodage. Celle-ci est généralement très bonne en tissu urbain dense, mais il peut arriver que l'imprécision maximum soit de l'ordre de la distance de voisinage (soit égale à 100 mètres). Ce type d'erreur demeure néanmoins très marginal. D'autres peuvent concerner les imperfections du fichier SIRENE. Au fil des mises à jour, des établissements ont pu, par exemple, cesser leur activité sans disparaître du fichier. Par ailleurs, des erreurs peuvent se glisser dans l'interprétation de la nomenclature. Là encore ces erreurs sont marginales par rapport au volume total de données traitées.

### **3. Représentations cartographiques des qualités commerciales lyonnaises**

---

De la qualité de l'offre en commerces et services de proximité dépend la qualité de vie quotidienne. Pour cerner au mieux cette dimension, nous avons réalisé un jeu important de cartographies décrivant précisément l'armature commerciale de la ville de Lyon. Une analyse tout d'abord thématique des caractéristiques commerciales suivie de leur analyse synthétique doit permettre de mettre en évidence les disparités spatiales des potentialités commerciales de la ville de Lyon.

#### **3.1. De l'analyse thématique de la répartition géographique de l'offre alimentaire et des services de proximité**

Il s'agit tout d'abord de porter un regard précis et détaillé sur chacun des thèmes abordés : le commerce de détail, le commerce d'alimentation générale, les marchés alimentaires et les commerces et services non alimentaires. La structure de l'armature

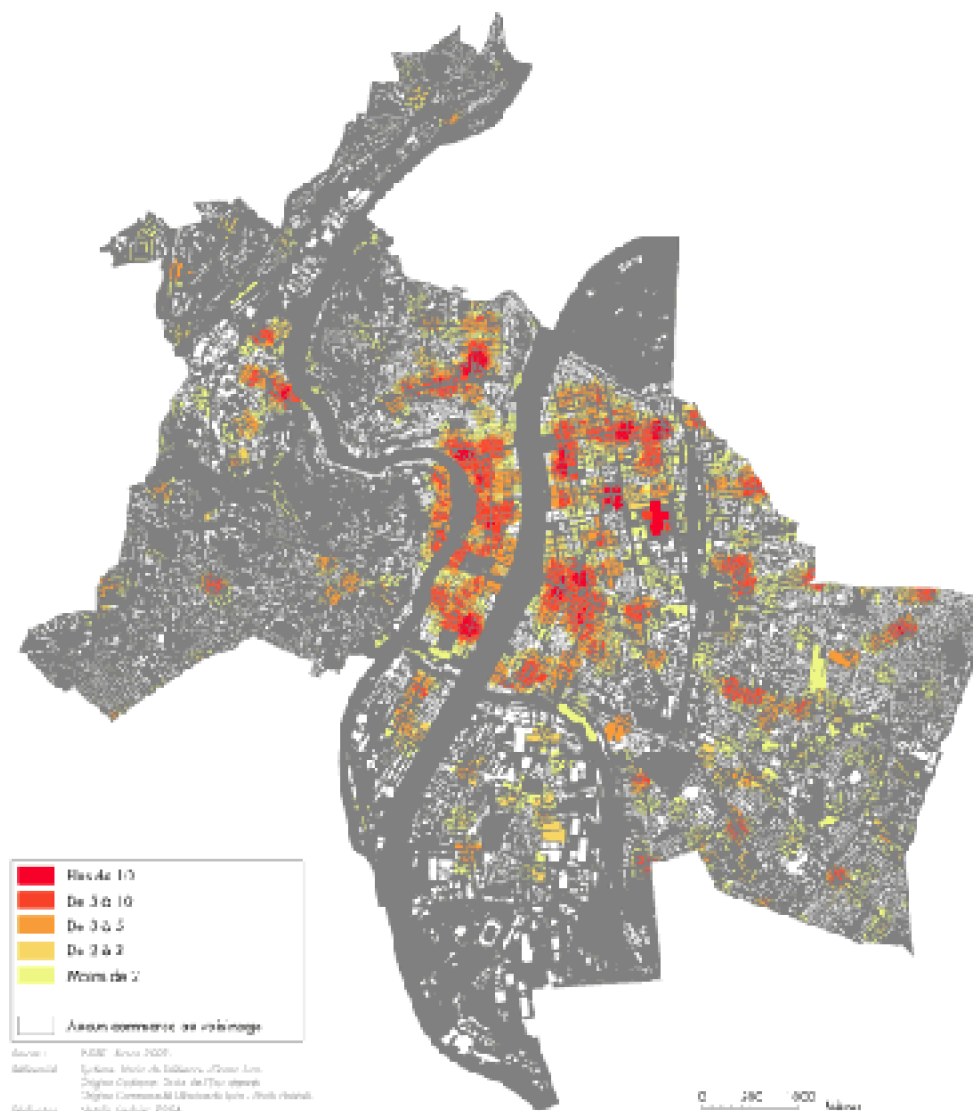
commerciale, la densité et la diversité de l'offre permettent ensuite de caractériser le territoire lyonnais en fonction de son potentiel commercial.

### 3.1.1. L'alimentation de détail

La **carte IV.13.** représente le maillage du « *petit commerce* » alimentaire. Globalement, en raison d'une répartition assez homogène, l'armature commerciale de la ville se distingue par une densité de petits commerces alimentaires encore importante, notamment au cœur de la commune. La géographie des « *petits commerces* » fait état d'un large hypercentre bénéficiant d'une offre commerciale quantitativement importante et de polarités secondaires qui structurent le reste du territoire.

Des centres commerciaux d'une importance avérée apparaissent clairement soit polarisés, soit en linéaire. Nous distinguons ainsi une dizaine de cœurs commerciaux disposant de plus de 10 points de vente autour desquels se greffent des territoires achalandés d'au moins 5 commerces alimentaires de proximité. Le regroupement de certains de ces pôles forme ainsi des bassins commerciaux emblématiques de la ville de Lyon.

La Presqu'île s'impose comme un bassin commercial particulièrement dense et attractif au sein duquel nous distinguons le cœur d'Ainay proche de la zone piétonne de la rue Victor Hugo (sud du 2<sup>ème</sup> arrondissement) et le centre de la Presqu'île de la place Bellecour à la place des Terreaux.



Carte IV-13 : l'alimentation de détail au voisinage des bâtiments

Le centre de la Croix-Rousse se distingue également par l'importance de son maillage de petits commerces. Le bassin se structure largement de part et d'autre de la Grande rue de la Croix-Rousse et se poursuit le long du Boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement).

La rive gauche du Rhône se caractérise ensuite par des centralités plus éparées. Trois bassins commerciaux se distinguent alors :

- le bassin commercial entre l'avenue du Maréchal de Saxe et les Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement) avec la polarité de l'avenue du Maréchal de Saxe (entre le cours Franklin Roosevelt et la rue Vauban), la zone attractive proche de Masséna et le pôle des Brotteaux à l'intersection du cours Richard Vitton, du boulevard des Belges et du boulevard des Brotteaux ;
- le bassin de la Part-Dieu (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements) avec le

cœur de quartier à proximité de la place de l'Europe et des Halles de Lyon de part et d'autre du cours La Fayette et surtout le pôle particulièrement attractif de la Part-Dieu lié à la présence de son centre commercial (l'un des premiers centre commercial français<sup>125</sup>) ;

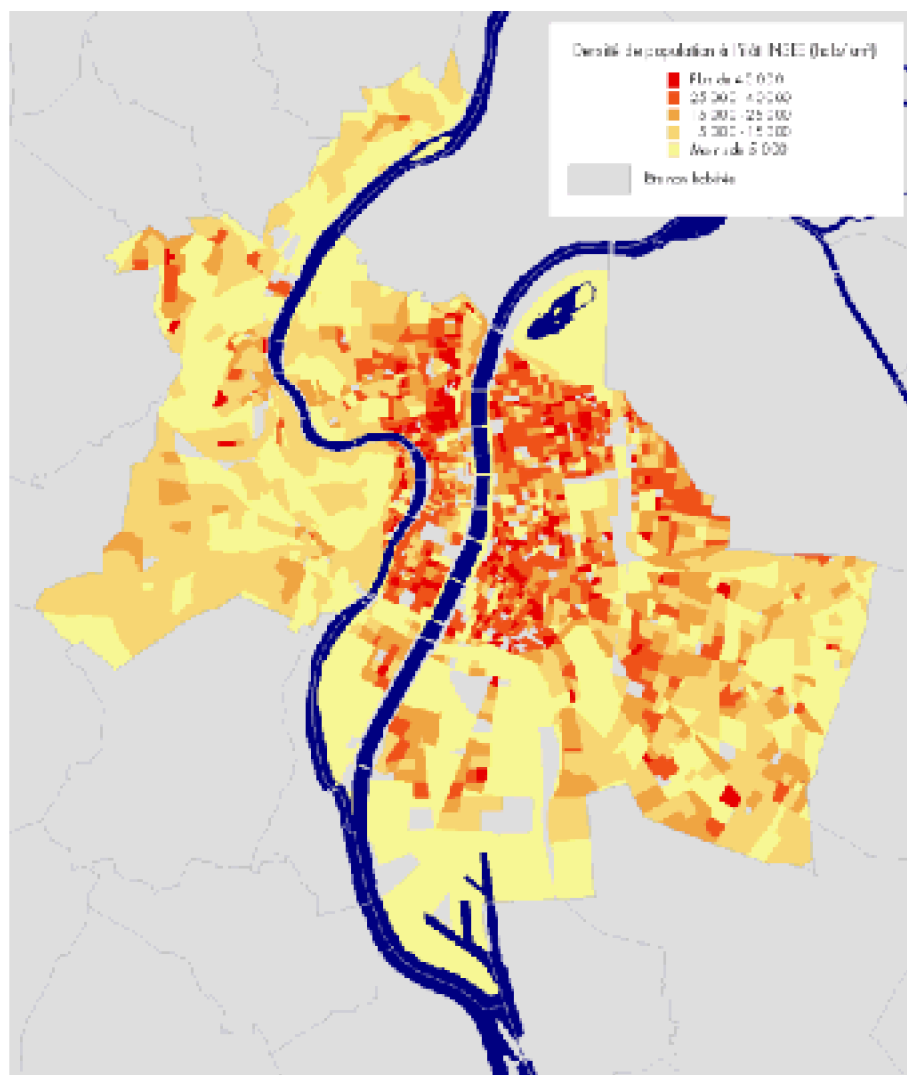
· le bassin de la Guillotière et de Saxe-Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) structuré autour de trois pôles : celui proche de la place Gabriel Péri de part et d'autre du cours Gambetta, celui qui structure le début de la rue Paul Bert (entre la place Gabriel Péri et l'avenue Maréchal de Saxe) et enfin le pôle commerçant localisé à l'intersection de la Grande rue de la Guillotière, de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue Félix Faure.

L'ensemble de ces trois pôles forme un maillage dense et ramassé de petits commerces alimentaires qui constitue une offre de proximité significative. À cette organisation en bassins commerciaux s'ajoute quelques polarités plus isolées comme celle du sud de Garibaldi (à l'angle de la rue Garibaldi et du cours Gambetta dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement) et celle proche des universités entre la rue Chevreul et l'avenue Berthelot (7<sup>ème</sup> arrondissement).

Parallèlement à cette attractivité des centres disposant d'une offre commerciale importante, le tissu urbain est ensuite consolidé par des polarités plus secondaires. Suivant la répartition géographique de la densité de la population (cf. la **figure IV.8.**), ces centres sont à la fois d'un poids plus important et plus nombreux à l'est de la commune.

---

<sup>125</sup> Grand Lyon, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Lyon, Conseil Général du Rhône, 2004, « SDUC. Vers un Schéma d'Implantation et de Développement Commercial 2004-2010 ». 37 pages.



Source : Recensement de la Population, Exploitation principale, INSEE, 1999.

Figure IV.8. Densité de la population des îlots de Lyon

Source : Recensement de la Population, Exploitation principale, INSEE, 1999.

Nous pouvons néanmoins noter deux exceptions à cette distribution, à savoir le centre de Vaise, autour de la Grande rue de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) qui se distingue par l'importance des petits commerçants (plus de 10 points de vente) et la zone du Vieux Lyon (5<sup>ème</sup> arrondissement) regroupant les quartiers Saint-Georges, Saint-Jean et Saint-Paul qui constituent à eux trois une zone de chalandise étendue et conséquente.

Hormis ces deux cas particuliers à l'ouest qui s'expliquent par leur poids démographique et par un enclavement historique pour le secteur de Vaise (jadis commune autonome), ces centralités secondaires structurent tout particulièrement la frange orientale de la commune. Au total, plus d'une dizaine de pôles isolés concentrent l'offre d'alimentation de détail. Nous distinguons ainsi celui proche de Charpennes (limite entre le 6<sup>ème</sup> arrondissement et la commune de Villeurbanne), celui à l'angle du cours La

Fayette et la rue Baraban (6<sup>ème</sup> arrondissement), le cœur de quartier entre la rue Paul Bert et la place Rouget de Lisle (3<sup>ème</sup> arrondissement), celui des Maisons Neuves (limite entre le 3<sup>ème</sup> arrondissement et Villeurbanne), la zone autour de la place Ronde proche du cours Vitton (3<sup>ème</sup> arrondissement), le linéaire situé sur le cours du Docteur Long (3<sup>ème</sup> arrondissement), le pôle de part et d'autre de l'avenue des Frères Lumière (8<sup>ème</sup> arrondissement) ou ceux du Grand Trou et du Moulin à Vent (8<sup>ème</sup> arrondissement).

À l'ouest comme au sud en revanche, l'attractivité commerciale est fort limitée et se structure autour de rares centres dont le poids reste relatif comme par exemple la zone de chalandise de part et d'autre du cours Charlemagne (2<sup>ème</sup> arrondissement), du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement) et de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement).

Finalement, l'armature commerciale de l'alimentation de détail constitue un maillage particulièrement dense organisé en importants bassins d'approvisionnement au centre de la ville (bassin Presqu'île et Croix-Rousse) et en rive gauche (bassin du 6<sup>ème</sup> arrondissement, de Part-Dieu et de Gambetta/Saxe/Jean Jaurès). Au-delà de ces entités géographiques très spécifiques, le maillage se compose de petits centres épars d'approvisionnement plus limités et mieux répartis à l'est qu'à l'ouest de la commune. Il convient enfin de préciser qu'une partie non négligeable du territoire lyonnais est marquée par l'absence du petit commerce alimentaire. Bien qu'il s'agisse de zones interstitielles et limitées au centre, les bâtiments ne bénéficiant d'aucun approvisionnement sont particulièrement nombreux aux franges de la commune. Cette disparité territoriale de l'offre alimentaire de détail interroge singulièrement sur l'équité des Lyonnais à contenter des besoins de proximité dans des conditions satisfaisantes et sur la capacité qui est donnée à chacun de vivre dans un cadre adapté aux nécessités les plus rudimentaires.

### 3.1.2. L'alimentation générale

La **carte IV.14.** représente à son tour la répartition des commerces d'alimentation générale sur l'ensemble du territoire lyonnais. Bien que quantitativement plus réduits, ces commerces d'alimentation générale sont principalement localisés dans les secteurs centraux où existent déjà de véritables pôles de centre ville. L'emprise de ces petites et moyennes surfaces alimentaires se situe donc au centre de la Croix-Rousse (entre la Grande rue de la Croix-Rousse et la rue Belfort avec un secteur isolé sur le boulevard de la Croix-Rousse, 4<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que dans le secteur proche de la place des Terreaux et de la rue de la Martinière (1<sup>er</sup> arrondissement).

La rive gauche du Rhône se caractérise par un bassin d'approvisionnement particulièrement important structuré autour de plusieurs pôles :

- celui de l'offre spécifique du commerce asiatique situé au nord de la rue de Marseille (7<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- la polarité étendue sur les secteurs de la Grande rue de la Guillotière, de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Saint-Michel (7<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le pôle plus limité du début de la rue Paul Bert (3<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- et celui situé entre l'avenue Berthelot, la rue Chevreul et la rue Béchevelin (7<sup>ème</sup> arrondissement).

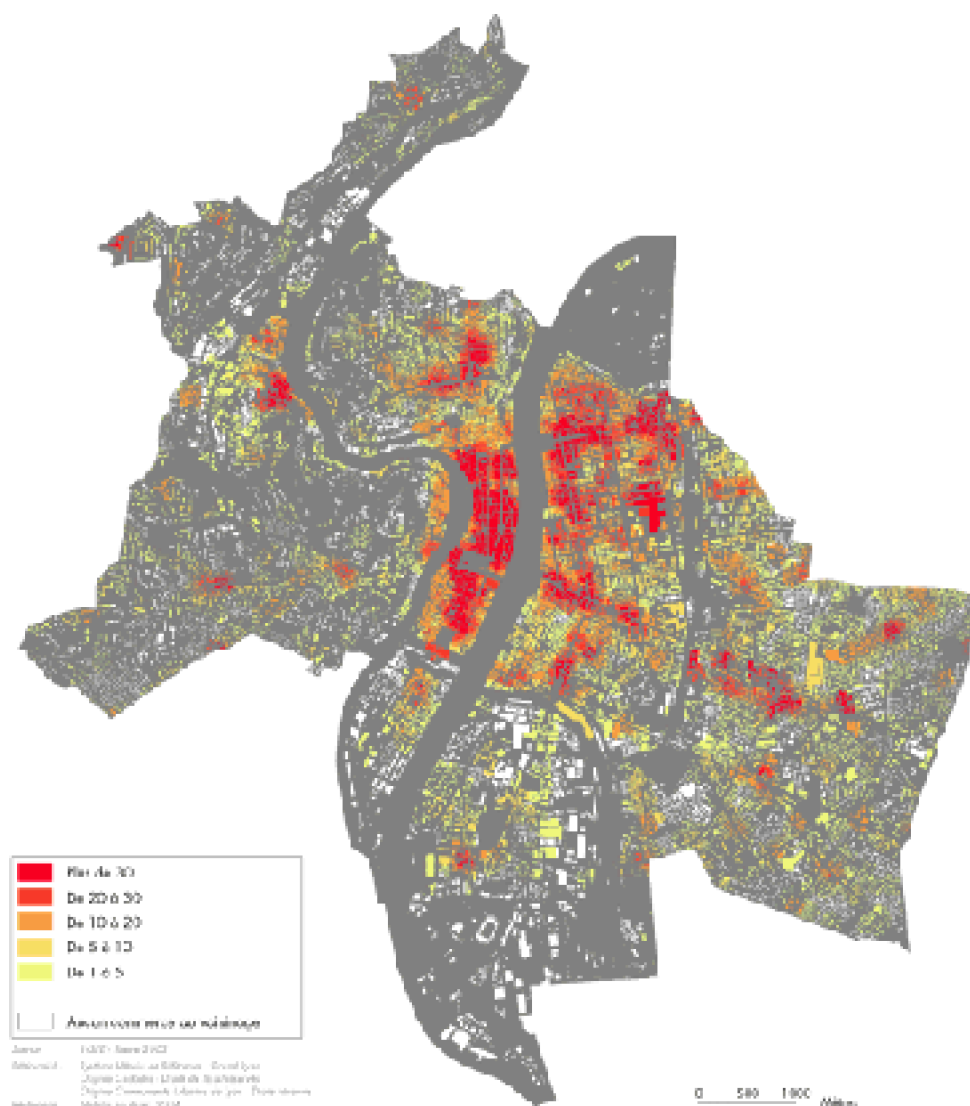




distribution géographique n'est pas pour autant homogène mais suit au contraire le renforcement des centralités préexistantes. Les bassins commerçants avérés tels que la Presqu'île, le centre de la Croix-Rousse et la rive gauche du Rhône affichent une disponibilité des commerces non alimentaires et des services de proximité particulièrement dense (plus de 30 établissements) alors que les territoires caractérisés à la fois par une population moins importante et un dynamisme commercial moins soutenu accusent un certain retard.

L'activité commerciale semble ainsi fonctionner de manière grégaire. L'afflux de population génère une offre tout d'abord basique puis permet une offre plus spécialisée. En fonction de la répartition de sa population, le territoire se développe dans un premier temps autour des « *fonctions primaires* » de l'offre alimentaire pour ensuite répondre à une demande de commerces ou de services plus spécifiques. La géographie du commerce non alimentaire et des services de proximité vient alors renforcer le dynamisme de l'offre commerciale alimentaire en s'inscrivant dans les mêmes logiques de regroupement.

Les polarités centralisant l'offre non alimentaire correspondent ainsi au centre historique de la Presqu'île (de la place Carnot du 2<sup>ème</sup> arrondissement à la place des Terreaux dans le 1<sup>er</sup> arrondissement), au centre de la Croix-Rousse, à l'axe névralgique du cours Franklin Roosevelt et dans sa continuité le cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement), au centre de la Part-Dieu (de part et d'autre du cours La Fayette entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements), à la zone du croisement du cours La Fayette et de l'avenue Maréchal de Saxe (entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> arrondissements), au secteur attractif le long du cours Gambetta, de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue du Maréchal de Saxe (en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), au secteur de Monplaisir (le long du cours Albert Thomas) et de part et d'autre de l'avenue des Frères Lumière (8<sup>ème</sup> arrondissement), puis correspondent aux pôles plus limités de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) et de la place Jean Macé (7<sup>ème</sup> arrondissement).



Carte IV-15 : le commerce non alimentaire et les services de proximité au voisinage des bâtiments

À cette répartition polarisée s'ajoute des cœurs de quartier où l'offre non alimentaire de proximité subsiste. Il s'agit de centres précédemment évoqués comme celui du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement), du cours Charlemagne (2<sup>ème</sup> arrondissement), de la place du 11 Novembre 1918 de part et d'autre de l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement) ou proches du cours du Docteur Long (3<sup>ème</sup> arrondissement). De nouveaux petits bassins d'approvisionnement apparaissent également comme le secteur de la Sauvegarde (9<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur proche de la rue des Docteurs Cordier Berlioz (au nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement) et de part et d'autre de la rue Marcel Mérieux (au sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement).

Le reste de l'armature urbaine bénéficie d'un maillage peu dense mais assez homogène mettant à disposition d'une très grande majorité du territoire une offre de commerces non alimentaire et de services de proximité limitée à moins de 5 établissements. À la différence de la répartition des commerces alimentaires de détail et

des petites ou moyennes surfaces alimentaires qui exclue un nombre considérable de bâtiments de l'offre alimentaire de proximité, rares sont ceux qui ne bénéficient pas, au sein de leur voisinage, de commerces non alimentaires et de services liés à la personne.

Cette disparité territoriale de l'offre non alimentaire et de services quotidiens vient donc renforcer les bassins d'approvisionnement alimentaire des centralités avérées en confortant leur rôle. En appui au dynamisme démographique, le commerce semble ainsi générer le commerce par sa densification et sa diversification.

### 3.1.4. Les marchés alimentaires

Les marchés alimentaires jouent un rôle prépondérant dans l'animation et l'attractivité des quartiers. L'intégration de ces marchés dans l'ensemble de l'offre commerciale du territoire lyonnais constitue ainsi un atout majeur pour la qualité de vie quotidienne des habitants. Bien que les marchés alimentaires connaissent depuis plusieurs années une dégradation de leur activité<sup>126</sup> qui peut s'expliquer par le vieillissement et l'absence de renouvellement de la clientèle, par la concurrence accrue des autres formes de vente ou l'inadéquation des marchés aux attentes de la clientèle (horaires inadaptés aux rythmes de vie de la population active par exemple), leur présence n'en reste pas moins un facteur de dynamisation et d'animation locale apprécié.

Comme le montre la **carte IV.16.**, les marchés alimentaires se répartissent de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire lyonnais. À la différence des autres types de commerce, les marchés couvrent de manière cohérente l'espace communal. Cette répartition géographique homogène cache une profonde disparité quant à l'offre alimentaire réelle. L'importance des marchés reste en effet profondément dissemblable renforçant l'offre de l'hypercentre au détriment du reste du territoire. Le marché du boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) et celui du quai Saint Antoine (2<sup>ème</sup> arrondissement) sont les deux marchés les plus conséquents de la ville et offrent un linéaire forain de plus de 112 exposants en moyenne par jour. Ils correspondent ainsi à de véritables zones de chalandise dont l'activité relève d'un dynamisme structurant et un rayonnement caractéristique. Ces deux marchés constituent une offre commerciale dépassant les limites du quartier et l'attractivité locale

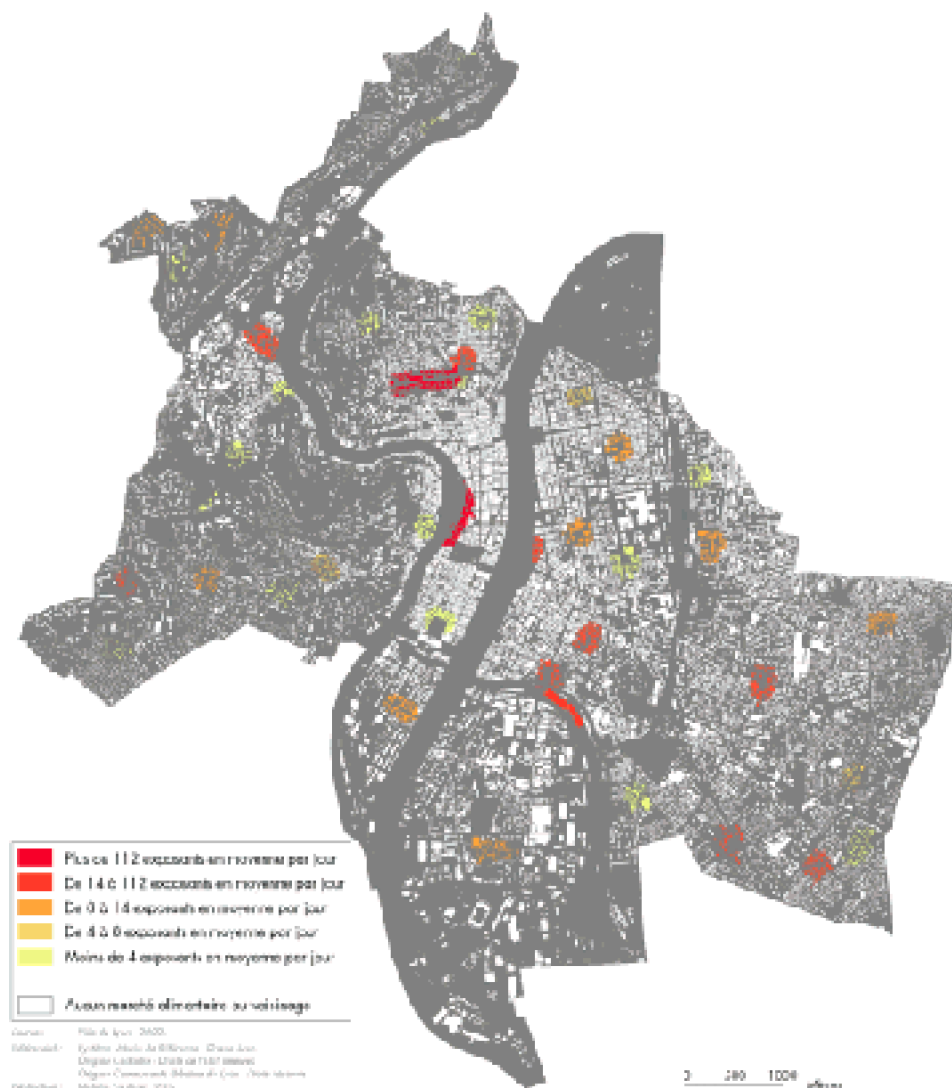
Les marchés de plus petite taille (entre 14 et 112 exposants en moyenne par jour) sont ensuite plus nombreux et structurent à la fois le sud de la rive gauche du Rhône (marchés de la place Saint-Louis, de la place Jean Macé et du quai Victor Augagneur), la rue de Saint-Cyr proche de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), la place du Docteur Schweitzer (5<sup>ème</sup> arrondissement), la place de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), la place Ambroise Courtois proche de l'avenue des Frères Lumière, la place du 8 Mai 1945 proche du boulevard des Etats-Unis et la place du Général André proche de l'avenue Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Les marchés d'un poids plus relatif (de moins de 4 à 14 exposants en moyenne par jour) occupent enfin le reste du territoire lyonnais formant une couverture ponctuelle

---

<sup>126</sup> Grand Lyon, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Lyon, Conseil Général du Rhône, 2004, « SDUC. Vers un Schéma d'Implantation et de Développement Commercial 2004-2010 ». 37 pages.

d'approvisionnement. Ce maillage étendu constitue ainsi une offre alimentaire ambulante correspondant à des pratiques locales de consommation de proximité.



Carte IV-16 : les marchés alimentaires au voisinage des bâtiments

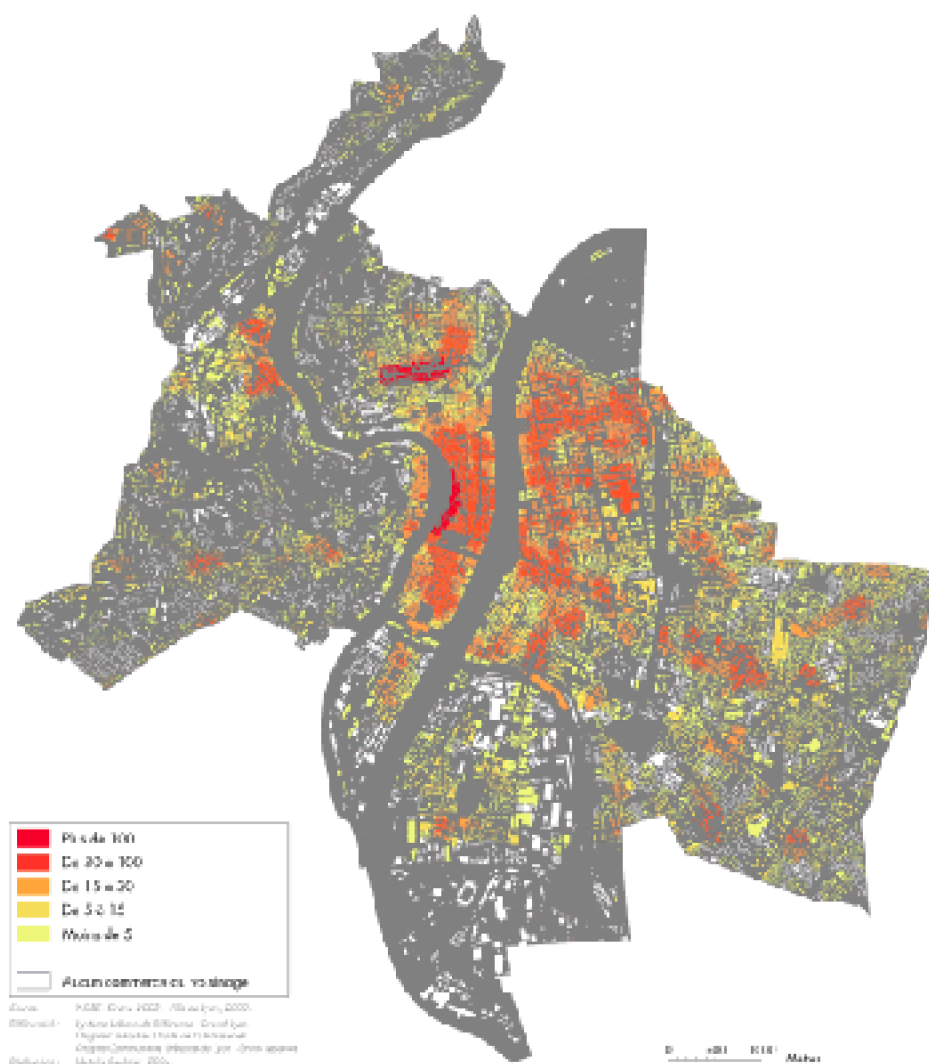
### 3.2. À l'analyse globale de la répartition et de la diversité des commerces et des services de proximité

À partir de ces quatre approches thématiques, nous avons pu construire une vision plus générale du commerce de proximité. Nous avons ainsi élaboré deux cartes synthétisant d'une part l'ensemble de la répartition de l'offre commerciale (commerces d'alimentation de détail, commerces d'alimentation générale, commerces non alimentaires et services de proximité et marchés alimentaires) et la diversité commerciale enregistrée par les différentes unités de voisinage d'autre part. Ces approches synthétiques permettent de mieux apprécier les caractéristiques du territoire lyonnais.

### 3.2.1. Répartition des commerces et des services de proximité

Comme le montre la **carte IV.17.**, la répartition globale des commerces et des services de proximité met en évidence l'existence de deux grands pôles urbains : la Presqu'île marquée par l'importance de son offre commerciale et le secteur Rive gauche plus hétérogène où la Part-Dieu se montre particulièrement attractive. À cette organisation bipolaire de l'offre commerciale, s'ajoute des centralités plus secondaires qui structurent le reste du territoire et constituent des bassins d'approvisionnement de proximité.

Nous distinguons ainsi le secteur de la Presqu'île qui s'apparente à un véritable pôle d'agglomération où l'offre alimentaire est largement complétée par la présence de commerces plus spécifiques et de services de proximité. Le cœur de la Presqu'île compte en effet entre 30 et 100 points de vente ou établissements répartis sur une large part de son territoire (de la place Carnot à la place des Terreaux) auquel se greffe la zone spécifique du quai Saint-Antoine et son important marché qui élève l'offre commerciale des bâtiments qui lui sont proches à plus de 100 points de vente. Ce pôle rayonne ainsi sur l'ensemble du territoire lyonnais et même au-delà. Il permet de satisfaire les besoins locaux de la population résidente en répondant à une logique de proximité tout en exerçant une attractivité qui dépasse considérablement les besoins immédiats et le simple bassin de vie qui l'abrite.



Carte IV-17 : répartition des commerces et des services de proximité au voisinage des bâtiments

Le bassin de la Croix-Rousse s'impose également comme un centre attractif mais celui-ci reste le seul qui allie à la fois une offre alimentaire considérable, des disponibilités importantes en commerces spécialisés et en services, un marché particulièrement dynamique tout en restant un centre de quartier « à *taille humaine* »<sup>127</sup>. L'ensemble des besoins quotidiens peut en effet trouver satisfaction sur place sans que l'emprise commerciale de celui-ci remette en cause sa fonction locale et son attraction inter-quartier. Les disponibilités commerciales du centre de la Croix-Rousse structurées à la fois autour de la Grande rue de la Croix-Rousse et de son boulevard en font donc un pôle secondaire développé sans compromettre son rôle de bassin de proximité et d'approvisionnement quotidien.

<sup>127</sup> Grand Lyon, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Lyon, Conseil Général du Rhône, 2004, « SDUC. Vers un Schéma d'Implantation et de Développement Commercial 2004-2010 ». 37 pages.

Le secteur de la rive gauche du Rhône apparaît comme un ensemble plus hétérogène. Il se structure autour de deux grands pôles répondant aux besoins de proximité alors que celui de la Part Dieu s'inscrit dans une logique de double attractivité (rôle structurant et rôle de proximité). Au nord, la Rive gauche se compose tout d'abord du bassin Saxe/Roosevelt/Vitton/Brotteaux où l'offre alimentaire de détail est suppléée par une offre spécialisée considérable. Ce bassin d'approvisionnement constitue ainsi une vaste zone de chalandise de 30 à 100 établissements ou points de vente pouvant répondre aux besoins de proximité des habitants.

Au centre de la rive gauche, le secteur de la Part-Dieu symbolise ensuite le second centre urbain lyonnais. À l'image de la Presqu'île, la Part-Dieu correspond à un pôle d'agglomération servant à la fois les besoins locaux de proximité alors que ces disponibilités alimentaires et spécialisées en font un secteur important d'approvisionnement mettant à disposition des habitants des quartiers voisins, de la ville ou de l'agglomération une offre de 30 à 100 établissements ou points de vente.

Le bassin Saxe/Gambetta/Guillotière/Jean Jaurès et son extension au sud jusqu'à la place Jean Macé (7<sup>ème</sup> arrondissement) constituent enfin le troisième pôle de la Rive Gauche. Ce territoire parfois discontinu est commercialement attractif. L'offre alimentaire de détail y est conséquente, la présence de petites et moyennes surfaces alimentaires significative, complétée par une offre spécialisée caractéristique et la présence du marché de la place Saint-Louis. Au total, les bâtiments proches de ce bassin d'approvisionnement disposent d'une disponibilité de 15 à 100 points de vente ou établissements. Ce pôle de proximité en assurant la desserte de produits de première nécessité qu'ils soient alimentaires ou non alimentaires, traditionnels ou spécialisés (offre spécifique en commerce asiatique au début de la Grande rue de la Guillotière, par exemple) permet de répondre aux besoins immédiats de la population sur place.

Parallèlement à cette organisation polaire de l'activité commerciale, des centralités à la fois plus secondaires et diffuses structurent le reste du territoire lyonnais. Le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur de Monplaisir (8<sup>ème</sup> arrondissement) sont les pôles de proximité les plus significatifs mais ils sont nombreux à l'est comme à l'ouest à proposer une offre de produits souvent banaux. Ils assurent très localement la desserte de produits à dominante alimentaire et permettent par conséquent de répondre à des besoins de première nécessité.

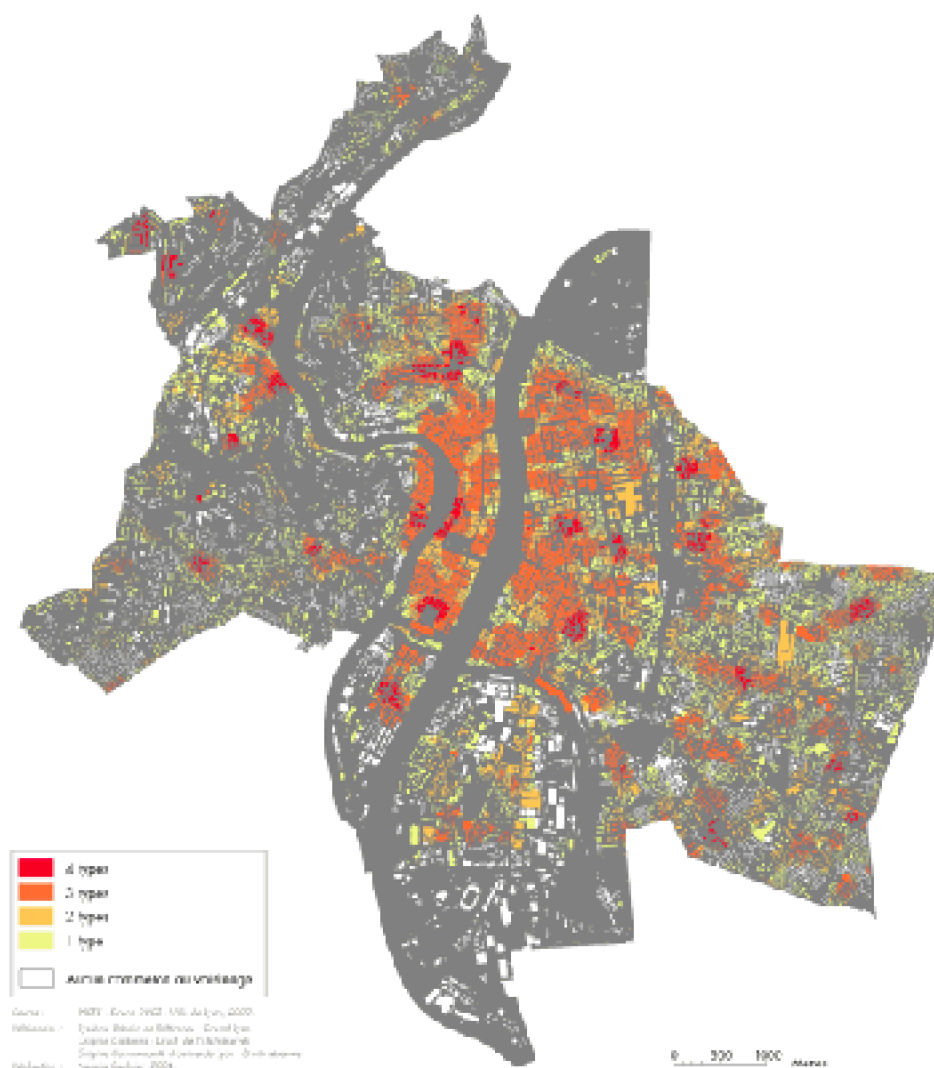
Compte tenu de la disparité de la couverture commerciale lyonnaise et de la répartition du nombre de commerces et de services de proximité sur l'ensemble du territoire, il s'agit à présent de qualifier la nature de l'offre en fonction de sa diversité.

### **3.2.2. Diversité des commerces et des services de proximité**

La qualité de l'offre commerciale ne se résume pas au nombre de commerces présents sur le territoire, elle est également fonction de la richesse et de la diversité des produits, des points de ventes et des services disponibles. L'analyse proposée ici repose sur le postulat simple qu'il est plus opportun d'avoir à sa disposition pour satisfaire ses besoins quotidiens une boulangerie et une pharmacie que deux boulangeries ou deux pharmacies.

Globalement, la **carte IV.18.** représentant, en quatre types, la répartition de la diversité des commerces et des services de proximité au voisinage des bâtiments de la ville de Lyon nuance la qualité de l'offre de l'hypercentre et vient conforter la richesse des disponibilités de la rive gauche. Bien que la diversité commerciale soit plus ponctuellement localisée dans la mesure où elle reste étroitement liée à la présence des marchés alimentaires, cette approche permet de relativiser l'importance de l'hypercentre lyonnais et de consolider le rôle de polarités où l'offre commerciale quantitativement moins importante s'impose par sa variété.

Le secteur de la Presqu'île semble ainsi être quelque peu mis à mal par cette approche de la diversité. Sans pour autant remettre en cause les fondements même de son attractivité, la diversité commerciale de la Presqu'île relativise la suprématie de sa polarité. À l'exception des secteurs de marchés forains, le territoire de l'hypercentre se caractérise par la mise à disposition de 2 à 3 types de commerces et services de proximité.



Carte IV-18 : diversité des commerces et services de proximité au voisinage des bâtiments



Le secteur de la Croix-Rousse affirme au contraire son rôle de centre de proximité proposant une offre à la fois dense et diversifiée. Intégrant des zones d'approvisionnement non sédentaire à un vaste milieu bénéficiant d'une offre variée, le centre de la Croix-Rousse met à disposition des habitants un éventail commercial assez complet (3 à 4 types de commerces et services de proximité). De la même manière, l'ensemble de la rive gauche valorise ses potentialités commerciales par une grande diversité des commerces et services disponibles (entre 3 à 4 types).

La diversité commerciale semble également bénéficier aux divers petits centres de quartiers qui structurent le reste du territoire. L'essentiel de ces centres secondaires propose ainsi une offre variée composée à la fois de petits commerces alimentaires, de petites ou moyennes surfaces, de commerces spécialisés et de services de proximité auxquels s'ajoute la présence ponctuelle des marchés forains. Cette diversité permet alors de mettre à disposition des habitants une couverture commerciale certes limitée en nombre mais offrant un choix potentiel.

Après l'analyse détaillée voire thématique de la répartition de l'offre commerciale et de l'examen de sa diversité, il convient à présent de porter un regard globalisant sur ce thème des disponibilités commerciales de proximité. La qualité de vie quotidienne semble ainsi dépendre à la fois de l'assortiment de l'approvisionnement et de l'ampleur de celui-ci. Il s'agit donc à présent de tendre vers l'analyse composite des potentialités commerciales du territoire lyonnais.

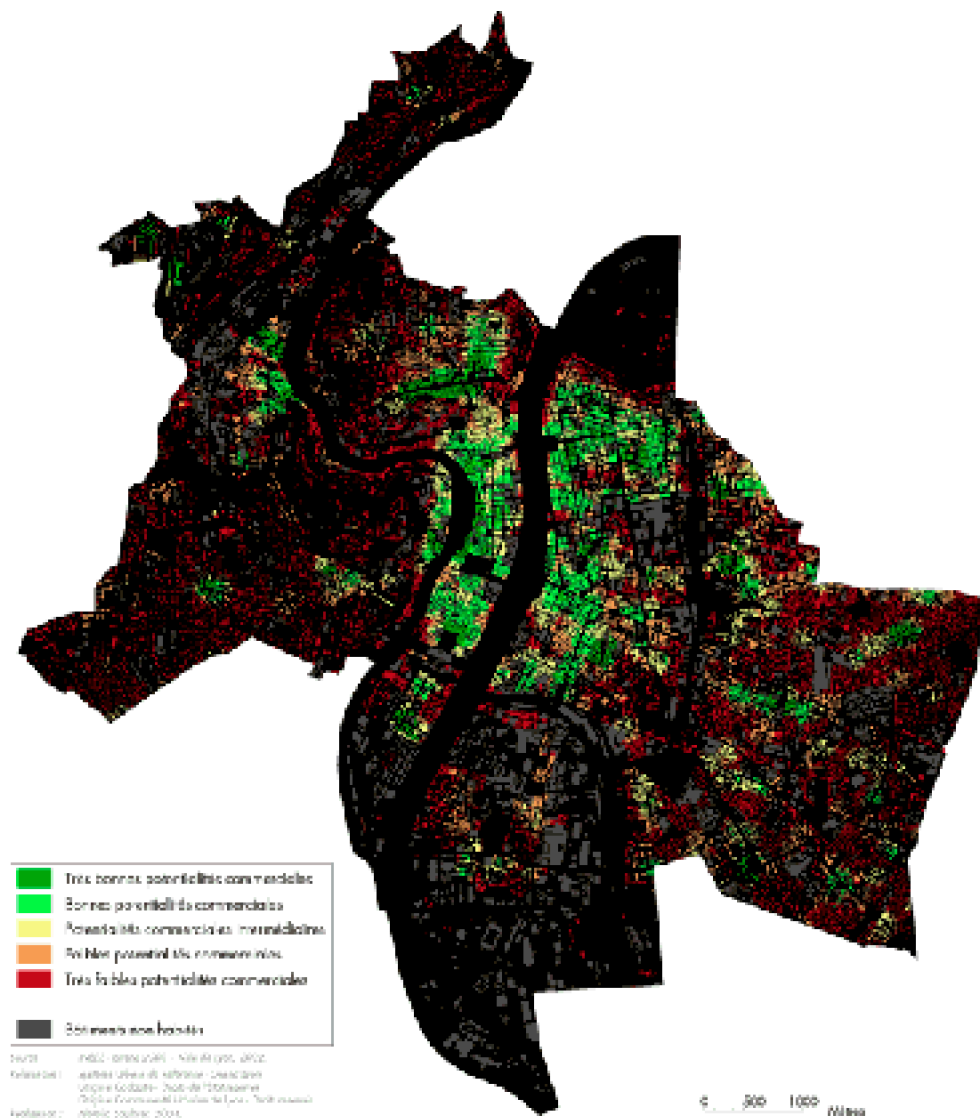
### 3.3 Pour une analyse composite des potentialités commerciales de la ville de Lyon

La **carte IV.19.** représente l'ensemble des potentialités commerciales des bassins de vie lyonnais. Cette carte de synthèse a été construite à partir de l'importance de l'offre de commerces et de services de proximité (nombre de commerces d'alimentation de détail, de commerces d'alimentation générale, de commerces et services non alimentaires et nombre moyen d'exposants par linéaires de marché) et de la diversité de la couverture commerciale enregistrée par les unités de voisinage de chaque bâtiment habité. Cette représentation cartographique traduit l'ensemble de ces critères en « *niveau* » de potentialité commerciale. La légende de la carte se structure ainsi autour de 5 classes :

- Très bonne potentialité commerciale
- Bonne potentialité commerciale
- Potentialité commerciale intermédiaire
- Faible potentialité commerciale
- Très faible potentialité commerciale

La classification des valeurs obtenues a été construite de la manière suivante. Sur l'ensemble de la population statistique, les valeurs extrêmes de l'indice ont été exclues (2,5% de la population dont l'indice était le plus fort et 2,5% de la population dont l'indice était le plus faible). Comme les *ex-aequo* étaient fort nombreux, nous avons choisi d'exclure tous les objets concernés. Ensuite, l'intervalle des valeurs restantes a été divisé

en 5 classes et les objets initialement exclus ont été réintégrés dans les classes inférieure et supérieure. Cette méthode de classification permet de conserver la simplicité de l'approche par l'usage de classe de même amplitude tout en s'affranchissant des effets indésirables dus aux valeurs extrêmes.

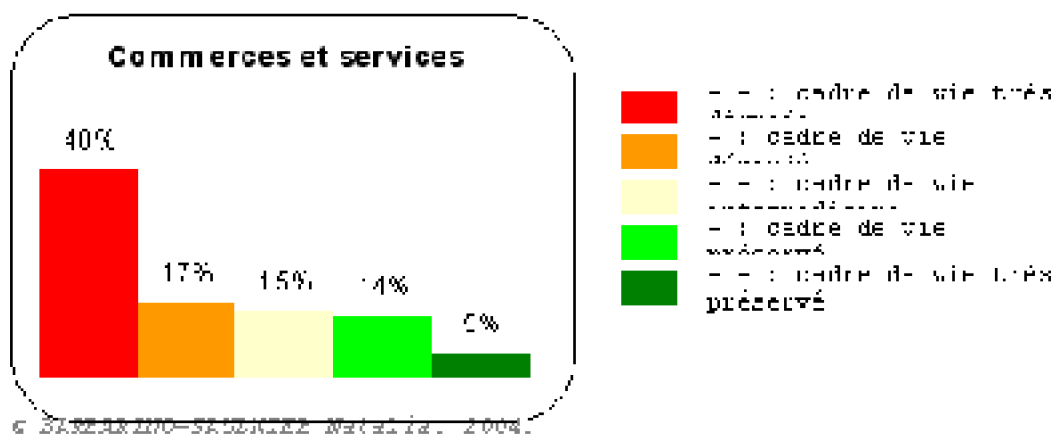


Carte IV-19 : commerces et services de proximité

Globalement, cette représentation cartographique met en évidence une forte concentration des potentialités commerciales au centre de la ville : le bassin de la Presqu'île, le centre de la Croix-Rousse et le secteur de la rive gauche affichent de très bonnes potentialités commerciales. Ces territoires centraux peuvent prétendre à une forte attractivité grâce à une offre dense, concentrée et diversifiée ; mais au-delà de ces limites, la tendance s'inverse rapidement.

Les cœurs de quartier particulièrement attractifs sont globalement peu nombreux, seuls 5% des bâtiments habités de la ville de Lyon bénéficient ainsi d'indéniables atouts commerciaux. Ces pôles sont très largement intégrés aux grands bassins commerciaux

préalablement identifiés, à savoir le centre de la Croix-Rousse, la Presqu'île et le secteur de la rive gauche du Rhône. À ces pôles d'attraction avérés, s'ajoutent quelques rares pôles secondaires tels que Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), Saint-Just, la zone piétonne du Vieux Lyon (5<sup>ème</sup> arrondissement), le cours Charlemagne (2<sup>ème</sup> arrondissement), le sud de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) et les centres de quartiers plus nombreux de l'est de la commune (comme par exemple les secteurs de Vilette ou de Monplaisir). Structurant à la fois le territoire central en larges bassins d'approvisionnement où l'offre est dense et diversifiée et des cœurs de quartier pouvant répondre aux besoins immédiats de proximité, ces atouts commerciaux restent le privilège de territoires ciblés et limités. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, moins d'un cinquième des bâtiments habités sont localisés dans un cadre de vie satisfaisant au regard de leurs potentialités commerciales. Les territoires interstitiels ne concernent qu'une faible partie des bâtiments habités : 15% d'entre eux bénéficient de potentialités commerciales intermédiaires.



Graphique IV.3. Potentialités commerciales : répartition des bâtiments habités

Cette représentation cartographique met en lumière le phénomène marquant d'une profonde pénurie commerciale. Plus de la moitié du territoire lyonnais est affectée par la faiblesse de ses potentialités commerciales. 17% des bâtiments habités sont en effet marqués par la défaillance de leur dynamisme commercial alors que celui-ci fait singulièrement défaut à 48% d'entre eux.

Cette cartographie met ainsi en évidence la déficience de la couverture commerciale lyonnaise marquée par l'insuffisance des petits commerçants, des commerces d'alimentation générale, des commerces non alimentaires, des services de proximité et des marchés forains d'alimentation. La qualité et la diversité de l'offre susceptibles de répondre aux attentes des habitants ne sont pas assurées partout. L'approvisionnement sur place et la possibilité de trouver une réponse immédiate aux besoins quotidiens demeurent des privilèges.

Finalement, cette représentation cartographique, à travers l'analyse du dynamisme commercial de l'espace lyonnais, permet de hiérarchiser la « capacité de réponse » des cadres de vie. En fonction du nombre de commerces et de services dont ils disposent, de leur dynamisme et de leur attractivité, il s'agit de mesurer leur aptitude à satisfaire les besoins de la vie quotidienne en matière d'approvisionnement immédiat. Cette

classification permet alors de mettre en évidence de profondes disparités territoriales et participe ainsi à l'axiomatisation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais et à la construction de sa représentation.

## **CHAPITRE IV. Le bruit de la circulation automobile et la qualité des environnements sonores de la ville de Lyon**

La qualité de vie quotidienne a été clairement associée à la qualité des environnements sonores des milieux urbains. L'exposition au bruit constitue ainsi une nuisance fondamentale pouvant compromettre la qualité du quotidien. Le bruit a un caractère éminemment subjectif. Nous qualifions de bruit, des sons qui apparaissent comme indésirables ou provoquant une sensation désagréable de gêne. La façon dont chacun perçoit et subit le bruit est personnelle. Le bruit constitue aussi un risque pour la santé publique, en particulier dans des situations d'exposition à des niveaux de bruit élevés et durables. Le bruit peut ainsi affecter le bien-être physique et psychique des individus dans la mesure où il perturbe les activités et la communication orale. La source majeure de bruit a été subjectivement associée à la circulation automobile. Bien que celle-ci ait été jugée fort néfaste à la qualité environnementale des espaces de vie, la mesure du bruit s'impose par sa complexité et suppose à la fois des données spécifiques, des traitements techniquement difficiles et des connaissances adéquates.

### **1. Un indicateur de bruit imposé par la disponibilité des sources de données**

---

L'ambiance sonore est une composante majeure de l'environnement urbain. Elle peut devenir une nuisance en fonction des caractéristiques du bruit (son intensité, sa nature) ou de son contexte (nuisance sonore diurne ou nocturne). Certaines études ont par exemple souligné l'impact épidémiologique du bruit, notamment pour la population résidant à proximité des aéroports. En milieu urbain, les sources de bruit sont multiples : bruit industriel, circulation automobile, chantiers, mais aussi voisinage, activités sur la voie publique, activités nocturnes... La diversité des sources ainsi que le mode de propagation complexe des ondes sonores dans le tissu urbain (impact des formes urbaines, impact de la nature des habitations et de leur isolation sonore) rend extrêmement difficile l'évaluation du bruit sur un territoire étendu. Par ailleurs, il existe une différence entre l'intensité objective du bruit et la sensation de gêne qui en découle : la nuit, un bruit faible est beaucoup plus gênant que la journée ; de même, un bruit saccadé, même d'intensité moyenne sera perçu comme plus gênant qu'un bruit régulier d'intensité similaire.

#### **1.1. Les sources de données disponibles**

Les sources de données disponibles sont multiples, mais toutes sont parcellaires et difficiles d'utilisation. Les bases de données les plus exhaustives dans le temps et la couverture spatiale s'attachent à un type d'émission donné. Par ailleurs, des données de mesure du bruit global existent mais elles sont ponctuelles, particulièrement détaillées et ne concernent que des zones très restreintes.

Parmi les bases les plus exhaustives, quatre types de sources de données peuvent être citées :

- l'approche psychologique de l'environnement qui passe par des enquêtes sur la perception sonore. Cette approche qualitative prend en compte le point de vue des habitants et permet de saisir la manière dont ils perçoivent leur environnement et ses nuisances sonores ;
- la modélisation très fine de la nuisance sonore issue de comptage de trafic tenant compte de la source et de la propagation du bruit (matériaux, isolation,...) ;
- le classement sonore des voies de plus de 5000 véhicules/jour. Cette base de données classe les voies en fonction de projections de trafic et modélise un niveau sonore moyen pour chaque tronçon. Cette base identifie donc un niveau d'émission sonore moyen théorique ne tenant compte ni de l'heure du jour, ni de la saisonnalité. Par ailleurs cette base ne décrit pas la diffusion du bruit sur le territoire qui dépend notamment de la morphologie et de la structure du bâti, de la disposition dans l'espace des différentes sources sonores... ;
- le fichier des plaintes pour tapage : ce fichier est géolocalisé, il permet donc de situer ponctuellement chaque plainte. Il n'y a aucune mesure d'intensité sonore dans ce cas, mais un reflet de la nuisance sonore au travers de la réaction des habitants. Cependant il est difficile de concevoir un indicateur de bruit en fonction de cette donnée : celle-ci est essentiellement cantonnée aux nuisances de voisinage et exclue d'autres sources de bruit gênantes (circulation, bruit industriel, chantiers...).

Au vu des résultats des entretiens où le bruit de la circulation routière apparaît comme le facteur majeur de pollution sonore, le choix a été fait de baser l'analyse uniquement sur le classement sonore des voies. En effet, malgré ses limites, cette base présente l'avantage d'être exhaustive dans l'espace et de proposer des données moyennées dans le temps susceptibles de refléter une ambiance sonore caractéristique. Par ailleurs, la précision géographique des données est compatible avec notre approche spatiale.

## 1.2. Construction du jeu de données

Le classement sonore des voies, issu de l'arrêté du 30 mai 1996 concernant les infrastructures de transport terrestre, pose les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité d'infrastructures routières. Ces principes sont basés sur deux étapes. Les infrastructures sont d'abord classées en fonction de leur niveau d'émission sonore. Les secteurs de nuisances de part et d'autres des voies classées sont ainsi reportés dans le Plan d'Occupation des Sols (POS). Puis lorsqu'une construction est prévue dans un secteur de nuisances reporté au POS, le constructeur doit respecter des dispositions techniques aptes à assurer un confort

acoustique suffisant pour l'occupation des locaux. L'ensemble des infrastructures existantes doit être classé, même les voies en projet. Cependant, partant du principe que toutes les voies ne sont pas forcément bruyantes, le décret a défini des limites de trafic en deçà desquelles il n'est pas nécessaire de réaliser un classement. Par conséquent, seules les routes écoulant annuellement un trafic moyen journalier supérieur à 5000 véhicules doivent être classées. Ce trafic correspond à un trafic existant ou celui prévu dans l'étude ou la notice d'impact. Ce classement se présente sous la forme d'une base de données contenant, pour chaque tronçon de voie, une évaluation du trafic moyen journalier et une estimation des émissions sonores.

À la différence des législations antérieures, le classement s'effectue désormais directement sur la base des caractéristiques sonores de la voie. Les infrastructures sont donc classées sur la base de leurs niveaux sonores diurnes et nocturnes reçus au point de référence (« *point conventionnel où l'on suppose le sol plan, acoustiquement réfléchissant lorsque la voie est au niveau du sol et qu'il n'y a pas d'obstacles entre la voie et le point de référence* »<sup>128</sup>). Ces niveaux sonores permettent de déterminer la catégorie de l'infrastructure, selon 5 classes définies par l'arrêté.

Tableau IV.7. Classement du niveau sonore des infrastructures de transports terrestres

Niveau sonore de référence L <sub>aeq</sub> (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L <sub>aeq</sub> (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit ; de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10m

Source : Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

Ce tableau décrit les catégories d'infrastructures ainsi que les largeurs maximales des secteurs de bruit. Ce classement a été utilisé en l'état, sans aucune modification. Cette information a été mise à notre disposition par la Direction de l'Ecologie Urbaine - Service d'Hygiène et de Santé de la ville de Lyon. À ce titre nous souhaitons remercier F. PRADIER qui a su porter notre projet auprès de son directeur, le Dr P. RITTER.

Pour mieux comprendre l'impact du bruit aux abords des infrastructures routières, nous avons complété cette information par la compréhension du phénomène lié au trafic routier. Le niveau de bruit routier dépend, comme nous l'avons vu, du nombre total de véhicules mais résulte aussi du pourcentage de poids lourds dans le trafic considéré, de la vitesse des véhicules, du pourcentage de véhicules en accélération et du revêtement

<sup>128</sup> CERTU, 1996, « Eléments méthodologiques pour le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ». Rapport n°1 infrastructures routières, 69 pages.

de la chaussée<sup>129</sup>. Il convient ainsi de préciser qu'en ville, du fait d'une faible vitesse, les bruits de moteur et d'échappement sont prépondérants. À vitesse élevée, c'est le bruit par le contact pneumatique-chaussée qui domine. Le bruit émis par les véhicules est caractérisé par une émission importante de fréquences graves. Il faut également savoir qu'un camion fait le bruit de quatre voitures sur autoroute et de plus de dix voitures en ville.

**Tableau IV.8. Niveaux de bruit diurnes en façade de bâtiments aux abords d'infrastructures routières**

Niveaux de bruit en façade Leq (6H-22H)	Situations	Correspondance
80 dB(A)	<input type="checkbox"/> Au bord d'une autoroute	Point noir acoustique
75 dB(A)	<input type="checkbox"/> A 30 m du bord d'une autoroute chargée <input type="checkbox"/> En bordure d'une nationale en entrée de ville	
70 dB(A)	<input type="checkbox"/> A 100 m du bord d'une autoroute chargée <input type="checkbox"/> A 30 m du bord d'une Nationale (1000 véhicules /heure) <input type="checkbox"/> Dans un boulevard en ville	Bruit urbain
65 dB(A)	<input type="checkbox"/> A 180 m du bord d'une autoroute moyennement chargée (3000 véhicules/heure) <input type="checkbox"/> A 80 m d'une Nationale <input type="checkbox"/> Dans une rue de desserte en ville	Limite réglementaire d'exposition diurne en façade de bâtiments en zone préalablement bruyante, à respecter lors de la création d'une route nouvelle (Arrêté du 5 mai 1995)
60 dB(A)	<input type="checkbox"/> A 30 m d'une petite route (300 véhicules/heure) <input type="checkbox"/> Dans une rue à priorité piétons en ville	Limite réglementaire d'exposition diurne en façade de bâtiments en zone calme à respecter lors de la création d'une route nouvelle (Arrêté du 5 mai 1995)

Source : ARENE, 1997, « Gérer et construire l'environnement sonore. La lutte contre le bruit en grande agglomération ». Cahier N°6, 131 pages.

Ce tableau permet de mieux comprendre l'impact du bruit routier sur les bâtiments. En fonction des niveaux de bruit en façade, il devient possible de hiérarchiser les voies et de caractériser les ambiances sonores urbaines.

## **2. Construction de l'indicateur de mesure du bruit et traitement de l'information**

<sup>129</sup> ARENE, 1997, « Gérer et construire l'environnement sonore. La lutte contre le bruit en grande agglomération ». Cahier N°6, 131 pages.

Pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie quotidienne, il convient de développer une méthode objective de mesure du bruit. Pour assurer la reproductibilité de la démarche et en faire un outil incontestable, cette méthode doit s'appuyer sur une démarche scientifique validée par des acousticiens. Il s'agit de mettre en place un système de base de données permettant d'évaluer l'exposition modélisée au bruit routier et ce, afin de caractériser la qualité des ambiances sonores urbaines. Pour ce faire, il a fallu tenir compte des sources de données disponibles, des contraintes spatiales d'étude pour tendre vers une modélisation simplifiée de propagation du bruit routier.

## **2.1. Analyse spatiale**

Evaluer l'impact sonore de la circulation routière sur le territoire revient à modéliser la diffusion du bruit émis par chaque tronçon et son atténuation dans l'espace, puis à évaluer pour un point donné le volume sonore total provenant de sources multiples. Cette approche permet de proposer pour chaque bâti du référentiel une évaluation du volume sonore total auquel il est soumis.

L'atténuation du signal sonore entre son émission et sa réception obéit aux lois complexes de l'acoustique : les obstacles et la morphologie locale sont un facteur essentiel à sa diffusion. La mise en œuvre de modèles puissants prenant en compte l'impact du relief ou de la structure urbaine nécessiteraient de disposer de sommes d'informations considérables sur la géométrie du tissu urbain, les qualités isolantes des matériaux ainsi que de très importantes capacités de traitement. Par ailleurs, ce type de modélisation proposerait une précision de résultats tout à fait disproportionnée par rapport à nos objectifs de départ. Nous avons ainsi été contraints de construire une approche modélisée du phénomène.

## **2.2. Principes de modélisation simplifiée de la propagation du bruit**

L'impact des nuisances sonores issues de la circulation routière sur la qualité du quotidien s'inscrit dans un schéma d'émission – réception où la source sonore est l'émetteur et le bâti le récepteur. Le niveau sonore reçu par le bâtiment détermine l'impact sur la qualité de vie. Le processus de diffusion suit les lois de l'acoustique. Différents outils de modélisation permettent ainsi d'évaluer la propagation du bruit.

Nous avons donc opté pour un principe de modélisation simplifié qui prend implicitement en compte les facteurs adaptés au milieu urbain. Le modèle mis en œuvre décrit l'atténuation liée à la propagation par la formule suivante.



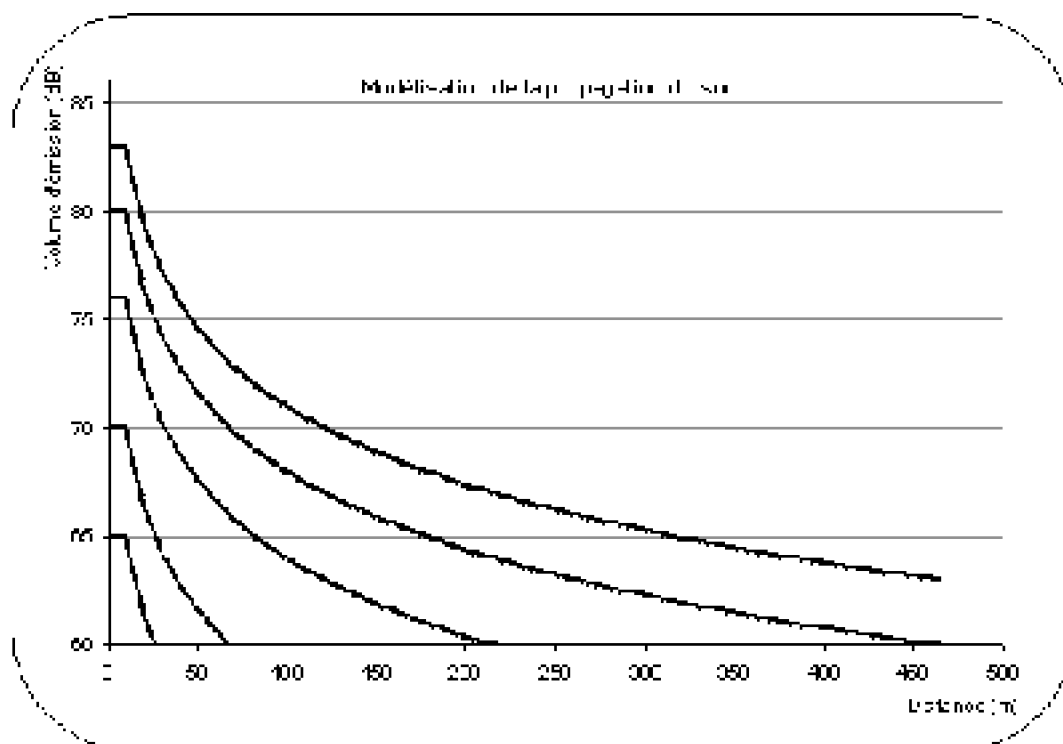
$$L_r = L_e - 12 \log\left(\frac{d}{10}\right)$$

Où :  $L_r$  est le volume de récepteur (dB)  
 $L_e$  est le volume d'émission (dB)  
 $d$  est la distance de propagation (m)

Figure IV.9. Formule simplifiée de la propagation du bruit

Source : CERTU, 2001, Observatoires du bruit des routes - Guide méthodologique pour la mise en place des observatoires dans les départements, 194 pages.

Comme l'illustre la figure suivante, cette formule permet de modéliser en fonction du volume d'émission les différentes courbes de la propagation du son.



© BARBARINO/NATALIA, 2004.

Figure IV.10. Modélisation de la propagation du son

Par ailleurs, nous avons tenu à ne pas négliger la multiexposition que connaissent par exemple les bâtiments localisés au carrefour de voies. L'impact sur la réception de sources sonores multiples a été pris en compte par la somme logarithmique des niveaux sonores issus des différentes sources à la réception selon la formule suivante.

$$L_{total} = 10 \log \left( \sum 10^{\left(\frac{L_i}{10}\right)} \right)$$

Cù : **Ltotal** est le volume sonore total (dB)

Li les volumes sonores issus des différentes sources (dB)

Source : INRETS, LAMBERT Jacques, CHAMPELOVIER Patricia, « Gêne due à la multiexposition au bruit des transports. Analyse bibliographique », 29 pages, 1996.

Figure IV.11. Formule simplifiée de calcul de la multiexposition sonore

Source : INRETS, LAMBERT Jacques, CHAMPELOVIER Patricia, « Gêne due à la multiexposition au bruit des transports. Analyse bibliographique », 29 pages, 1996.

Ces choix nous permettent d'obtenir une modélisation simplifiée de la nuisance sonore liée à la circulation automobile, à une échelle adaptée à notre problématique et à notre aire d'étude. À l'aide d'un outil SIG, il convient alors d'appliquer ces principes de modélisation simplifiée pour tendre vers la construction et la représentation de l'exposition au bruit.

### 2.3. La représentation de l'exposition au bruit

Dans un premier temps, nous avons construit des « *pseudo-isophones* » (lignes correspondant à un niveau de bruit identique et constant) liés chacun à une seule source sonore. Autour de chaque source sonore sont ainsi construits des polygones concentriques correspondant à un jeu d'isophones d'un pas de 1 dB qui correspondrait à la propagation du son si cette source était unique. Ces polygones ont pu être édifiés facilement à partir de la formule de propagation. La bande couverte s'échelonne de la valeur maximale d'émission à 65 dB (ambiance sonore modérée).

Le résultat est une carte de jeux de polygones en anneaux concentriques qui se superposent les uns aux autres, les superpositions concernant uniquement des « *pseudo-isophones* » issues de sources différentes. Chaque polygone est renseigné avec la valeur du volume sonore propagé. Comme le montre l'exemple de la figure suivante, la valeur désignant le bâtiment est affectée en fonction de la localisation du centroïde de chaque référentiel soit 74dB pour le premier bâtiment et 71dB pour le second.

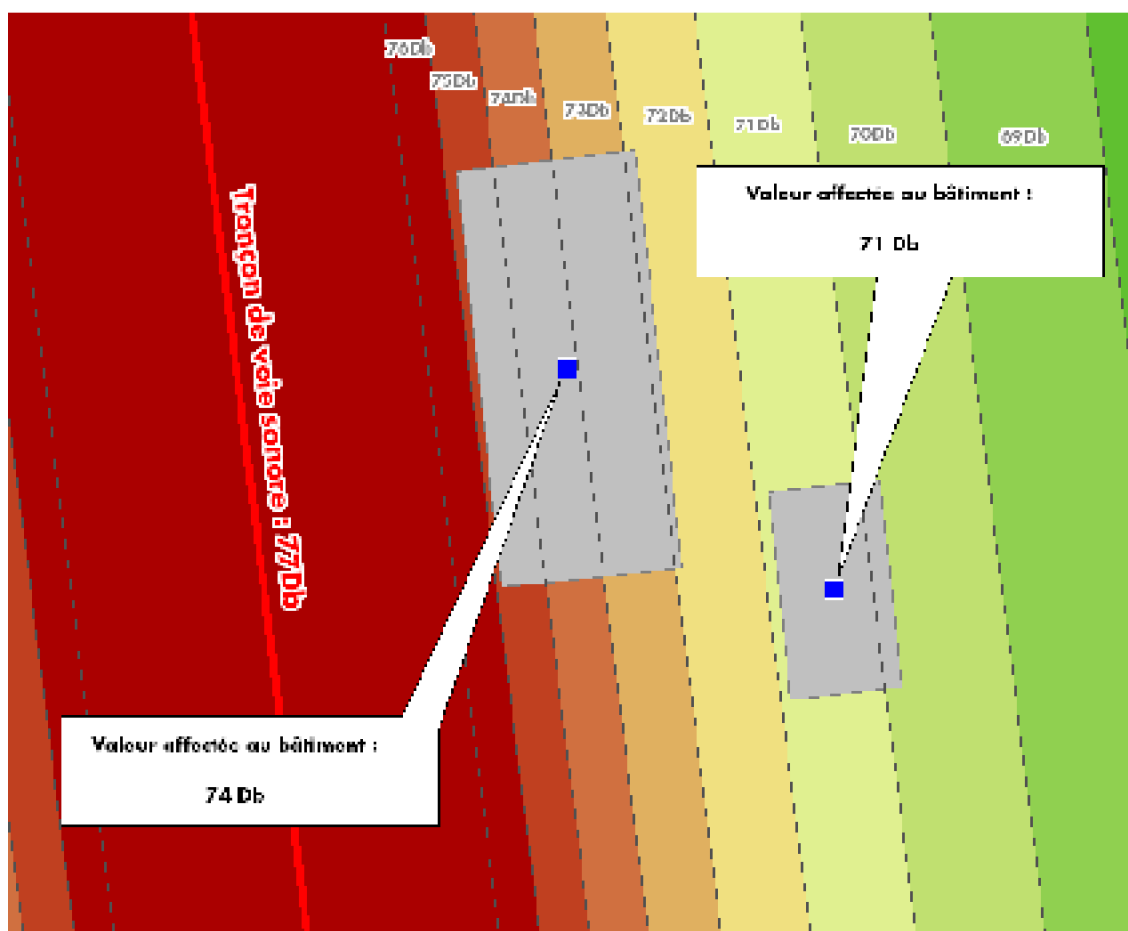


Figure IV.12. Exemple du jeu de pseudo-isophones

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Dans un deuxième temps, au niveau de chaque unité de bâti du référentiel, le volume reçu est égal à la somme logarithmique des volumes propagés par les différentes sources routières, établi par la formule citée plus haut. Cette opération complexe a pu être réalisée facilement à l'aide d'un programme qui repère tous les polygones « *pseudo-isophones* » sur lesquels se situe le centroïde de chaque bâti et effectue la somme logarithmique des valeurs de niveau sonore. La nécessité de recourir à un repère ponctuel est due au fait que plusieurs pseudo-isophones issus d'une même source traversent généralement un bâtiment. Le repérage à partir du centroïde constitue donc une approximation, mais elle est acceptable dans le contexte de cette modélisation et peut être considérée comme un arrondi.

## 2.4. Limites de l'approche

Cette exploitation permet de calculer le « *bruit moyen* » qui ne peut prétendre à aucune réalité physique. Cette modélisation ne tient pas compte des variations d'amplitudes qui peuvent parfois être importantes. En milieu ouvert, la propagation du son est déterminée par la nature du sol, les qualités acoustiques de l'air dans lequel il se propage (vent, température), la présence d'obstacles qui sont autant d'éléments qui n'ont pu être intégrés à l'exploitation. Par ailleurs, l'impact de la morphologie urbaine a été fortement simplifiée et leur qualité intrinsèque complètement évincées (mode d'insonorisation, qualité des matériaux de construction, ...). Il n'a en effet pas été possible d'étudier les qualités acoustiques des bâtiments et notamment leur isolation (doubles vitrages, cloisons...). Ces données n'existent pas et il n'est pas possible de les extrapoler à partir des dates de construction ou de réhabilitation. La carte produite donne donc une image du bruit en façade et non du bruit à l'intérieur du logement.

Enfin, l'exposition au bruit telle qu'elle a été modélisée ici n'est qu'une image partielle de la perception de la pollution sonore dans son ensemble. Il convient donc d'être extrêmement prudent quant à l'usage des résultats produits. Ils devront donc être interprétés avec précaution. La diffusion de ces résultats doit par conséquent être particulièrement bien maîtrisée afin de ne pas courir le risque d'une interprétation inadaptée à la méthode qui a permis de les obtenir.

### 3. Deux représentations cartographiques pour une image des environnements sonores de la ville de Lyon

---

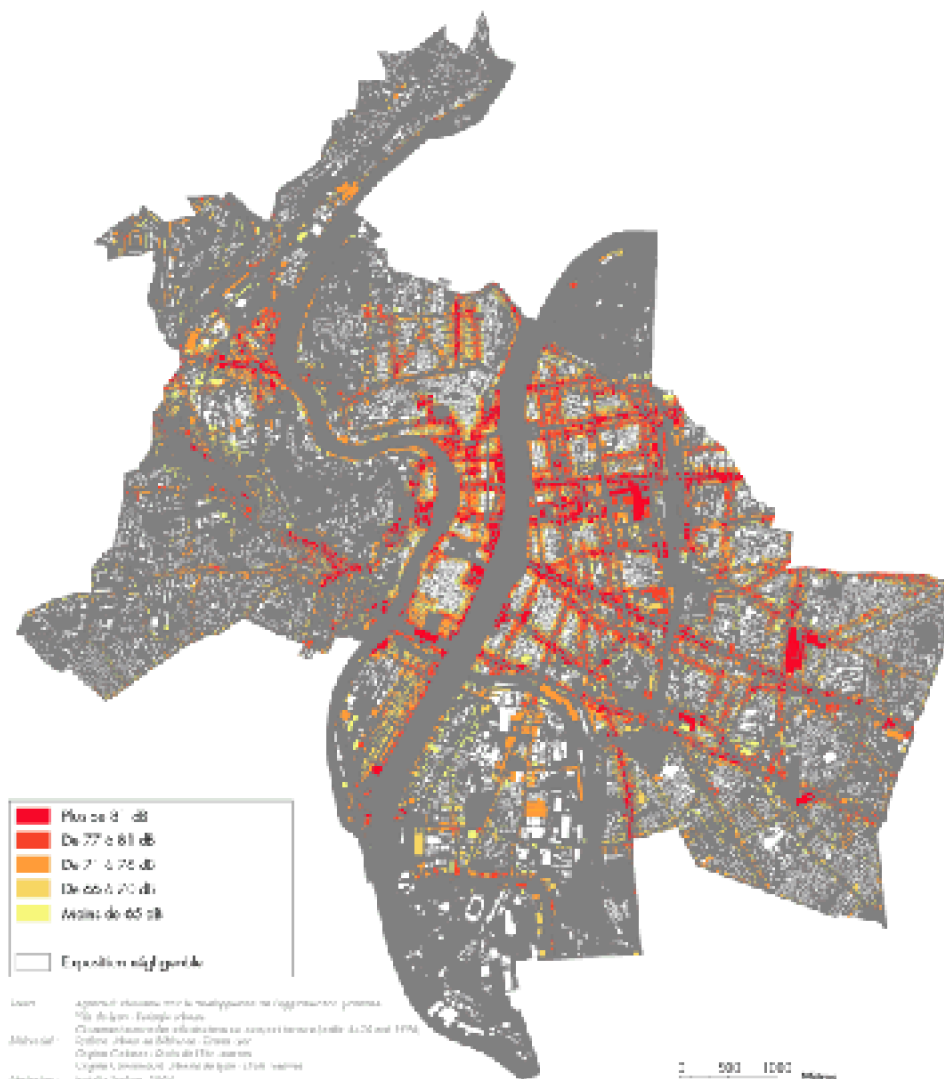
L'utilisation du SIG a permis une restitution cartographique fine (à l'échelle du bâti) des nuisances liées au bruit de la circulation routière. Deux cartes ont été réalisées. La première correspond à l'exposition théorique des Lyonnais au bruit liée à la circulation automobile. La seconde correspond à la traduction immédiate de cette exposition, elle évalue l'environnement sonore des Lyonnais.

#### 3.1. L'exposition théorique au bruit

La carte de l'exposition théorique au bruit apparaît comme une évaluation quantitative, brute et objective du bruit subit par les Lyonnais en fonction de leurs lieux de vie. Elle s'appuie sur le réseau des voies de la ville de Lyon classées selon le niveau de leur exposition au bruit évaluée en nombre de décibels. Cette information étant issue du « *classement sonore des infrastructures de transports terrestres* » de l'arrêté du 30 mai 1996, la répartition des classes de valeurs n'a pu être laissée au hasard. C'est pourquoi, par souci de cohérence et de rationalité, nous avons repris les cinq classes réglementaires qui induisent des secteurs affectés par le bruit, de part et d'autre des infrastructures, dont les largeurs sont spécifiées par la loi et qui impliquent par conséquent des dispositions et réglementations d'insonorisation particulières. Cependant, les traitements permettant la réalisation de cette cartographie ne se sont pas limités à l'utilisation du classement sonore en cinq classes mais ils se sont basés sur les valeurs propres issues des modèles, au décibel près.

D'une manière générale, la **carte IV.20.** permet de hiérarchiser les tronçons en

identifiant les voies les plus grandement exposées à la nuisance sonore (entre 77dB et plus de 81 dB), les axes plus secondaires soumis à un bruit caractéristique des boulevards urbains ou des voies de desserte (de 71 à 76dB) et des zones moins confrontées au bruit comme les cœurs d'îlots (à partir de 70dB et moins).



Carte IV - 20 : exposition théorique au bruit de la circulation automobile

Cette carte montre que le centre de la ville de Lyon symbolisé par sa Presqu'île subit une exposition théorique au bruit très importante. Epargnant le cœur d'îlot d'Ainay et les bâtiments proches des voies piétonnes, l'ensemble du 2<sup>ème</sup> arrondissement et la partie sud du 1<sup>er</sup> arrondissement affichent des niveaux sonores records. Il en est de même pour certains centres urbains d'habitation ou d'affaire : comme par exemple le centre névralgique de la Croix-Rousse entre la Grande Rue de la Croix-Rousse et la rue Dumont d'Urville, le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) mais aussi le bassin d'activité tertiaire du 3<sup>ème</sup> arrondissement réparti du quai Victor Augagneur au boulevard Marius Vivier Merle regroupant la Préfecture, le nouveau Palais de Justice, la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement, la Cité Administrative d'Etat, la Communauté Urbaine, EDF, le centre

commercial de la Part-Dieu,...

Au delà de cette connaissance à la fois linéaire et ponctuelle de l'exposition, cette cartographie fine de l'information permet de représenter les phénomènes de multiexposition sonore au carrefour des voies de circulation. C'est le cas par exemple au carrefour de la rue Garibaldi et du cours Richard Vitton (6<sup>ème</sup> arrondissement), des croisements de la Grande rue de la Guillotière avec l'avenue Félix Faure et la rue de Créqui (7<sup>ème</sup> arrondissement).

Cependant, cette représentation cartographique comporte un biais relativement gênant pour l'interprétation. Elle tient en effet compte de l'effet de volume des bâtiments sur lesquels s'appuie l'exploitation. L'information des niveaux sonores étant localisée sur la surface du bâti, le poids des grands empiétements semble être surreprésenté. C'est par exemple le cas du centre commercial de la Part-Dieu ou de gros bâtiments industriels. Cette projection du phénomène amplifiée par la nature du bâti est d'autant plus préjudiciable qu'elle concerne, dans la majorité des cas, des bâtiments non habités. Afin de rendre compte de la qualité des espaces de vie et par la même de s'approcher de l'analyse de la qualité de vie quotidienne, cette représentation de l'exposition théorique au bruit doit être complétée par la caractérisation des environnements urbains sonores s'appuyant uniquement sur l'évaluation des cadres de vie lyonnais.

### 3.2. Représentation des qualités de l'environnement sonore urbain de Lyon

La **carte IV.21.** de l'environnement sonore, présentée ci-après est une transposition plus subjective de cette évaluation. Elle cherche à caractériser les qualités des environnements urbains et aborde la question du bruit en termes d'environnement préservé ou dégradé. Elle fait le lien entre l'évaluation du bruit et son impact direct sur la qualité de la vie. La légende de cette carte est la traduction qualitative des 5 classes de la première carte :

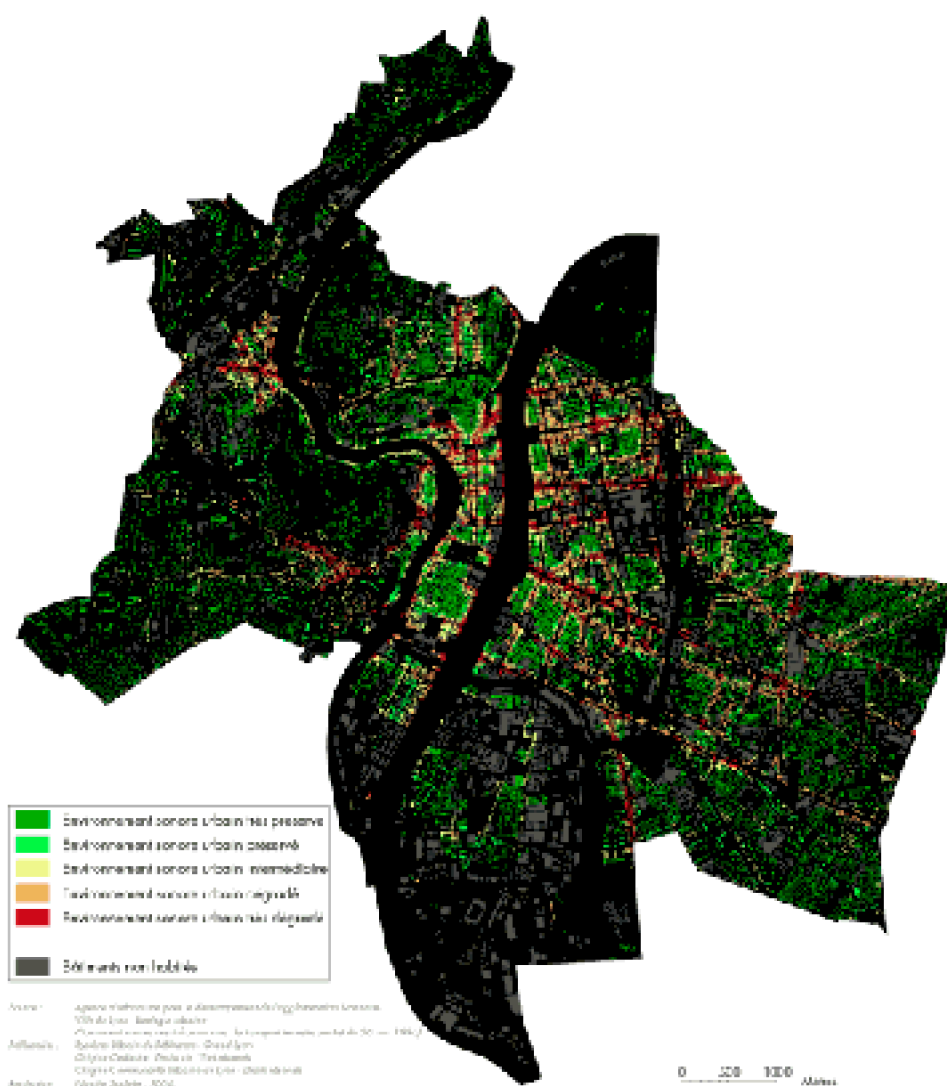
- Environnement sonore urbain très préservé = moins de 65 dB
- Environnement urbain préservé = de 66 à 70 dB
- Environnement urbain intermédiaire = de 71 à 76 dB
- Environnement urbain dégradé = de 77 à 81 dB
- Environnement urbain très dégradé = plus de 81 dB

L'image ainsi obtenue met en évidence des zones où la qualité sonore de la ville est plus ou moins préservée. Les axes de circulation majeurs et secondaires « *rouges* » très bruyants s'opposent aux cœurs d'îlots « *verts* » très préservés.

La représentation de l'environnement sonore lié à la circulation automobile, s'appuyant à la fois sur les axes majeurs de circulation et les bâtiments habités de la ville de Lyon, permet de caractériser la qualité des cadres de vie des lyonnais. Elle met en évidence dans un premier temps les points noirs acoustiques. Les bâtiments habités proches de la gare de Perrache, de part et d'autre du tunnel de Fourvière ainsi que ceux avoisinant l'autoroute A7 disposent d'un environnement sonore urbain très dégradé. Les bâtiments habités qui jouxtent les quais du Rhône, côté presqu'île (quai André Lassagne,

Jean Moulin, Jules Courmont, Dr Gailleton) ainsi que ceux près du quai Perrache abritant l'autoroute A7 ont également un environnement sonore urbain très dégradé. Il convient cependant de relativiser l'ampleur de cette nuisance sonore dans la mesure où la partie sud du 2<sup>ème</sup> arrondissement est très peu habitée. Il en va de même pour les zones habitées à l'embouchure du tunnel de la Croix-Rousse. Cette infrastructure nuit principalement à l'environnement proche du début du quai Lassagne (situé face au pont De Lattre De Tassigny qui relie le 6<sup>ème</sup> au 1<sup>er</sup> arrondissement).

Cette cartographie met également en évidence le caractère très dégradé de certains centres urbains en termes de nuisance sonore. C'est le cas de la partie sud du Vieux Lyon située juste avant la zone piétonne (5<sup>ème</sup> arrondissement) et qui s'étend sur les bâtiments bordant la montée Saint-Barthélemy.



Carte IV-21 : environnement sonore lié à la circulation automobile

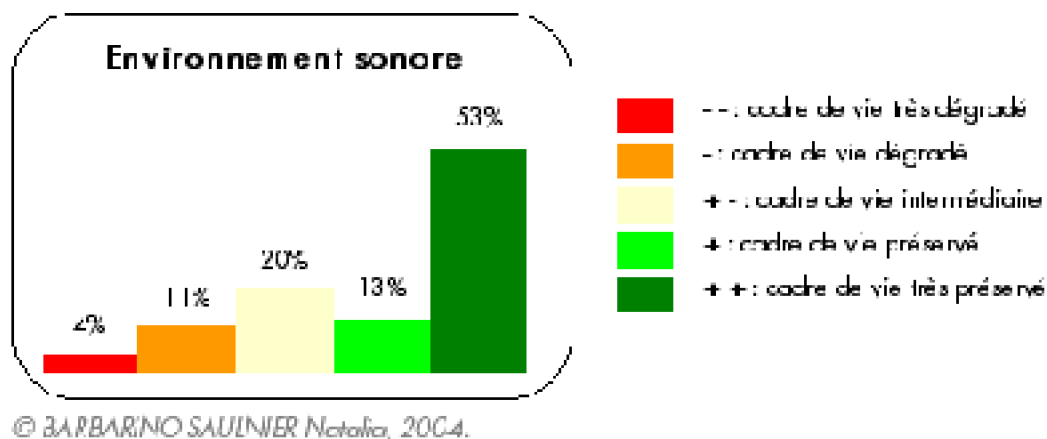
Le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) avec la rue Marietton, la rue de Bourgogne et le quai Jayr ainsi que le centre de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement)

avec la Grande rue de la Croix-Rousse et la rue de Belfort affichent un environnement sonore très dégradé. Il en est de même pour le centre urbain de la Presqu'île où le sud du 1<sup>er</sup> arrondissement et le nord du 2<sup>ème</sup> disposent d'un environnement marqué par des nuisances sonores considérables.

Nous distinguons également les grandes radiales est/ouest qui marquent les zones habitées de la rive gauche du Rhône. C'est le cas par exemple des bâtiments proches de la rue Duquesne, du cours Richard Viotton (6<sup>ème</sup> arrondissement), le cours La Fayette, la rue de Bonnel, la rue Servient (3<sup>ème</sup> arrondissement), du cours Gambetta (7<sup>ème</sup> arrondissement), de l'avenue Berthelot qui traverse les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements ainsi que des bâtiments qui se trouvent dans l'axe de la rue de l'Université, de la rue Marc Bloch et de la route de Vienne (7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements).

Les voies de circulation secondaires conditionnent aussi la qualité du cadre de vie. Les bâtiments habités qui jouxtent, par exemple, l'avenue Maréchal Foch, l'avenue du Maréchal de Saxe, la rue Garibaldi (communs aux 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) ou l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement) disposent d'un environnement sonore dégradé ou intermédiaire.

Au regard de cette cartographie, l'accent a été volontairement porté, par le choix de la charte graphique, sur les territoires dégradés, il convient néanmoins de préciser que ceux-ci ne représentent qu'une faible partie du territoire lyonnais. En effet, comme le montre le graphique suivant, seulement 4% des bâtiments habités (soit tout de même un peu moins de 1650 entités) affichent un environnement sonore très dégradé et 11% un environnement urbain dégradé.



Graphique IV.4. Qualité des environnements sonores : répartition des bâtiments habités

Un cinquième des bâtiments habités bénéficie ainsi d'un environnement intermédiaire alors que 66% des bâtiments habités profitent d'un environnement sonore très préservé (53%) ou préservé (13%). Cette répartition du phénomène étudié donne des ordres de grandeur qu'il convient de garder à l'esprit.

C'est ainsi que les centres des îlots apparaissent comme beaucoup plus paisibles, et ce même à proximité de voies qualifiées comme bruyantes. Les territoires préservés de la nuisance sonore sont très nombreux et ce même au sein des centres urbains denses



comme le centre de la Croix-Rousse, de la Presqu'île ou du 6<sup>ème</sup> arrondissement.

D'une manière globale, un certain gradient de préservation de la qualité de l'environnement sonore apparaît. Celui-ci peut être identifié comme une densification de la nuisance au cœur de la ville vers les franges de grands axes structurants de Lyon. Trois zones apparaissent également comme « *préservées* » : l'ouest lyonnais (aux extrémités des 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements), le sud et l'est (aux franges du 3<sup>ème</sup> arrondissement). Ces zones correspondent à un environnement urbain moins dense où les espaces verts sont plus nombreux.

Cette carte n'apporte pas une image révolutionnaire des nuisances sonores, elle permet néanmoins une représentation précise et une lisibilité nouvelle de l'ampleur du phénomène. Elle clarifie la hiérarchisation des espaces en fonction de la qualité de l'ambiance sonore urbaine et surtout, elle permet d'intégrer cette nuisance au sein de l'évaluation plus globale de la qualité de la vie urbaine.

Le bruit ayant été subjectivement identifié comme un facteur de nuisance majeure à la qualité de vie, cet indicateur permet de caractériser des cadres de vie différenciés. Les disparités spatiales de ces environnements sonores donnent la possibilité d'identifier des zones de dégradation ou de préservation. Ce sont ces éléments et leurs caractéristiques spatiales qui peuvent fournir une évaluation fragmentaire et une image, même partielle, de la qualité de vie intra-urbaine des citoyens.

## CHAPITRE V. La qualité de l'air de la ville de Lyon

La qualité de l'air s'est imposée comme une préoccupation majeure qui intéresse à la fois les pouvoirs publics et l'ensemble de la population. La qualité de l'air que nous respirons a une incidence directe sur la qualité de vie quotidienne des individus. Liée à des exigences environnementales, la qualité de l'air s'impose de plus en plus comme un phénomène de santé publique car la pollution atmosphérique met plus particulièrement en danger les populations fragiles (enfants, personnes âgées) et les personnes sensibles (celles qui sont asthmatiques ou qui connaissent des problèmes respiratoires). C'est pourquoi certains polluants font l'objet d'une réglementation très stricte.

Cependant, l'appréciation de la qualité de l'air reste complexe, car elle repose sur la présence de plusieurs dizaines de polluants de formes différentes (forme gazeuse, liquide ou solide), issus des activités humaines ou du milieu naturel, et qu'elle dépend d'une multitude de sources : les pratiques domestiques (en particulier les installations de chauffage), la circulation automobile, les activités industrielles, les déchets (incinérateurs), ...

### 1. De l'évaluation de la qualité de l'air au projet de modélisation de la pollution automobile

---

Comme nous l'avons précédemment expliqué, la majeure partie des polluants qui nuit à la

qualité de l'air reste lié au trafic routier. La circulation automobile génère ainsi la pollution la plus préoccupante pour la qualité de l'air. La répartition de cette pollution d'origine automobile s'impose donc comme un facteur discriminant pour la qualité de vie quotidienne. Il n'en reste pas moins très difficile de mesurer la qualité de l'air, de calculer le niveau de concentration des différents polluants ou d'estimer l'impact de ces concentrations sur la santé.

Bien que les sources de données existent en matière de pollution atmosphérique et de contrôle de la qualité de l'air, elles se sont montrées inadaptées à notre démarche d'évaluation géographiquement très localisée bien qu'étant généralisée à l'ensemble du territoire de la ville de Lyon.

### **1.1. Les sources de données disponibles**

L'essentiel des sources de données concernant la qualité de l'air de Lyon et sa région est issu d'un système de surveillance axé en grande partie sur le réseau de stations de mesures du COmité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise (COPARLY). En Rhône-Alpes, la qualité de l'air est surveillée par cinq autres associations faisant toutes parties du réseau national Atmo (Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air) chargé de la surveillance et de l'information sur la qualité de l'air. L'ensemble de ces associations est agréé par le ministère de l'Environnement en fonction de critères techniques (qualité des mesures) et d'organisation (transparence de l'information donnée au public).

Le COPARLY gère ainsi 45 stations de mesures mono ou multi-polluants représentant 115 paramètres de pollution, ainsi que quatre stations météorologiques et une station dédiée à la surveillance de la radioactivité. On compte ainsi 22 stations fixes de mesures pour les communes de Lyon et Villeurbanne, relevant heure par heure les concentrations en dioxyde de soufre, en oxydes d'azote, en particules en suspension, en monoxyde de carbone ou en ozone.

Dans le cadre de sa mission de surveillance, le COPARLY effectue tout au long de l'année des campagnes de mesure à l'aide de moyens mobiles, complétant ainsi les mesures obtenues avec le réseau de stations fixes existant. Il utilise pour cela un dispositif embarqué sur un véhicule routier afin d'effectuer des mesures de la concentration de certains polluants. L'emplacement de ces laboratoires de mesures mobiles n'est pas restreint et fournissent des résultats comparables aux stations fixes.

Ce dispositif de mesure est complété par des moyens mobiles plus perfectionnés (le LIDAR, Light Detection And Ranging permettant d'obtenir des cartographies de pollution en deux dimensions) et des mesures par « *échantillonneurs passifs* » (calcul de concentration à micro-échelle).

Cependant, toutes ces sources de mesures fournissent des informations ponctuelles : concentration d'un polluant donné, mesurée à un endroit donné, à une heure précise, correspondant ainsi à des conditions météorologiques particulières. La précision de ces valeurs mesurées s'est alors avérée inadaptée à la généralisation et à la simplification de l'information dont nous avons besoin.

Pour mener à bien l'évaluation de la qualité de vie au quotidien, il est alors nécessaire de tendre vers la construction d'un jeu propre de données. Il est donc essentiel d'identifier des outils de modélisation adaptés à notre problématique, de disposer d'informations spécifiques et de s'enquérir des compétences de base nécessaires.

## **1.2. Construction d'un jeu propre de données**

Cette thématique particulière de la qualité de l'air nous a permis de nous rapprocher des problématiques du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, CETE de Lyon et en particulier du Département Villes et Territoires, Groupe Aménagement Urbain et Environnement. Nous avons fait ensemble le constat d'une profonde inadéquation entre les valeurs de mesure des divers polluants inhérents à la qualité de l'air et la nécessité de disposer de la connaissance simplifiée de concentrations moyennes et annuelles de certains polluants.

Nous avons ainsi pris l'initiative d'une collaboration active au travers d'enrichissements mutuels pour mener à bien l'élaboration d'une modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière sur l'ensemble de la ville de Lyon.

## **2. Elaboration de la modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière**

---

L'objectif de cette modélisation de la dispersion est de fournir une indication « *générale* » du niveau de pollution moyen dû à la circulation routière dans la ville de Lyon pouvant servir de base au diagnostic urbain de la qualité de vie. Il s'agit alors de mobiliser les données préalablement nécessaires, de cibler les différentes émissions polluantes, de fixer les principes de la modélisation de la dispersion de la pollution, d'élaborer les principes de la modélisation spatiale puis de discuter de la nature, de la validité et des limites des résultats obtenus.

### **2.1. Connaissance des trafics routiers de la ville de Lyon**

Les données de trafic routier sont essentielles car sur elles repose l'intégralité des calculs de modélisation de la dispersion de la pollution. Nous avons utilisé les résultats donnés par le modèle de trafic urbain étendu à toute l'agglomération lyonnaise (modélisation et calculs à l'aide du logiciel DAVISUM). Ce modèle a été développé par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) de Lyon (Groupe Déplacements Urbains du Département Villes et Territoires). Les résultats ont été directement fournis par le Groupe Déplacements Urbains. Le modèle couvre toute l'agglomération lyonnaise avec un degré de précision dans la définition du réseau qui diminue lorsque l'on s'éloigne du centre. Il ne contient toutefois pas l'exhaustivité du réseau routier. Les rues à faible trafic ne sont pas modélisées. En revanche, toutes les voies supportant des trafics moyens à élevés sont présentes. Nous avons de plus conservé le réseau un peu au-delà des limites administratives de la ville de Lyon (200 mètres autour de la commune) pour ne pas négliger la contribution à la pollution locale des émissions produites par les tronçons

routiers immédiatement limitrophes qui peuvent être rabattues par le vent à l'intérieur de la commune de Lyon. Au total, nous obtenons un réseau comportant environ 3 000 tronçons.

Sur chacun des tronçons de voie, les résultats bruts donnés par le modèle de trafic sont le nombre de véhicule à l'heure de pointe et leur vitesse. Seulement, ces données ne suffisent pas au calcul des émissions qui requiert le trafic moyen journalier annuel par type de véhicule (véhicules légers, poids lourds, bus et deux-roues). Il est donc nécessaire de passer de l'heure de pointe du soir à la moyenne annuelle. Ce passage a été fait par simple application d'un coefficient multiplicatif, établi à partir des mesures de trafic faites à Lyon<sup>130</sup>, qui montrent que l'heure de pointe du soir représente environ 8% du trafic journalier.

Il s'agit ensuite de déterminer la part du trafic des poids lourds, des bus et des deux roues. Pour les quelques axes sur lesquels la donnée du trafic poids lourds est connue grâce à des mesures, nous avons appliqué le pourcentage constaté : 6% de poids lourds sur le boulevard Laurent Bonnevey et 8% de poids lourds sur les autoroutes A6 et A7. Sur les autres axes, nous avons utilisés des données relevées à Paris<sup>131</sup>, déjà utilisées dans des études similaires de modélisation de la pollution atmosphérique : à savoir 1% de poids lourds et 2% de bus. D'après cette même source d'information, nous avons retenu un pourcentage de deux-roues égal à 8%.

## 2.2. Calcul des émissions polluantes d'origine routières

Pour mener à bien les calculs des émissions polluantes, un certain nombre de choix et d'arbitrage ont été nécessaires. Il convient tout d'abord d'établir le type de situation testé. Un seul scénario a été retenu, il s'agit de la situation dite « *actuelle* » relatant l'année 2002.

Le choix des polluants pris en compte est ensuite indispensable. Trois polluants ont ainsi été considérés :

- les oxydes d'azote (NOx) : le terme « *oxydes d'azote* » désigne le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Ces composés sont formés par oxydation de l'azote atmosphérique lors des combustions (essentiellement à haute température) de carburants et de combustibles fossiles. En Rhône-Alpes, les transports représentent 75% des émissions d'oxydes d'azote<sup>132</sup>. Les sources fixes (installations de combustion, industries, procédés industriels, ...) sont responsables de 13% des émissions. Bien que l'équipement des automobiles par des pots catalytiques favorise une diminution unitaire des émissions d'oxydes d'azote, les concentrations dans l'air ne diminuent guère compte tenu de l'âge du parc automobile et de l'augmentation

<sup>130</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

<sup>131</sup> AIRPARIF, 2002, « Etude et évaluation des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier en Île-de-France. ». 59 pages.

<sup>132</sup> Site Internet, [www.atmoalpes.org](http://www.atmoalpes.org), 2004.

constante du trafic. Le monoxyde d'azote, gaz incolore et inodore est principalement émis par les véhicules à moteur thermique et se transforme rapidement par oxydation en dioxyde d'azote, gaz roux et odorant. La réaction est favorisée par le rayonnement UV. Les effets sur la santé et l'environnement ne sont pas négligeables. Seul le dioxyde d'azote est considéré comme toxique aux concentrations habituellement rencontrées dans l'air ambiant. Il pénètre dans les fines ramifications de l'appareil respiratoire et peut, dès 200 µg/m<sup>3</sup>, entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyper réactivité bronchique chez les asthmatiques. Chez les enfants, il augmente la sensibilité des bronches aux infections microbiennes. Les oxydes d'azote contribuent également au phénomène du dépérissement forestier dit « pluies acides » ;

- les particules en suspension (PS) : les poussières en suspension proviennent de certains procédés industriels (incinérations, carrières, cimenteries), des chauffages domestiques en hiver mais majoritairement du trafic automobile (particules diesel, usures de pièces mécaniques et des pneumatiques...) près des voiries. Les particules les plus fines (diamètre inférieur à 0,5 µm) sont essentiellement émises par les véhicules diesel alors que les plus grosses proviennent plutôt de frottements mécaniques sur les chaussées ou d'effluents industriels. Les particules sont mesurées de deux manières : par la méthode des fumées noires (la plus ancienne) et par la méthode plus récente des « PM10 » et « PM2,5 », respectivement particules de diamètre dynamique inférieur à 10 et 2,5 micromètres (µm). L'action des particules est irritante et dépend de leur diamètre. Les grosses particules (diamètre supérieur à 10 µm) sont retenues par les voies aériennes supérieures (muqueuses du naso-pharynx). Entre 5 et 10 µm, elles restent au niveau des grosses voies aériennes (trachée, bronches). Les plus fines (< 5 µm) pénètrent les alvéoles pulmonaires et peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires ou altérer la fonction respiratoire. Il semble exister une corrélation entre la teneur des particules et l'apparition de bronchites et de crises d'asthme<sup>133</sup>. Les bâtiments subissent également les effets de la pollution avec notamment le noircissement des façades du aux particules diesel ;
- le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) : il fait partie des treize polluants atmosphériques prioritaires cités dans la directive européenne du 27 septembre 1996. Le benzène, réglementé par la communauté européenne, est considéré comme un des Composés Organiques Volatils (COV) les plus dangereux. Les recherches réalisées sur ce polluant montrent que la probabilité d'un effet cancérogène (leucémie et lymphome) n'est jamais nulle et augmente avec sa concentration. Le benzène est présent dans les produits pétroliers. Résultat des processus de combustion (carburants, fumées de cigarette, ...), il est utilisé comme matière première en chimie de synthèse et comme solvant. Il est à la fois présent dans le carburant, produit par la combustion du moteur et émis par certains matériaux à l'intérieur des locaux.

Ces trois polluants ne constituent qu'un échantillon très réduit de la centaine de gaz polluants émis dans l'atmosphère par les activités humaines. Cette étude se limite à ces

<sup>133</sup> trois substances car ce sont des polluants issus majoritairement par la circulation routière. Site Internet, [www.atmoalpes.org](http://www.atmoalpes.org), 2004.

Les oxydes d'azote, les particules en suspension et le benzène sont ainsi suffisants pour constituer de « *bons traceurs de la pollution d'origine routière* »<sup>134</sup>. Les oxydes d'azote sont émis en fortes quantités par tous les types de véhicules (essence ou diesel, véhicules légers ou poids lourds), les particules en suspension surtout par les véhicules diesel et le benzène par les véhicules essence. Nous avons de plus retenu ces polluants car leurs effets sur la santé ont été démontrés et que leurs concentrations dans l'air ambiant sont réglementées par la loi.

Les émissions polluantes sont calculées à partir des facteurs d'émission unitaires qui correspondent à la masse de polluants émise par un véhicule automobile en circulation. Ils s'expriment en g/km/véhicule. Ces facteurs d'émission sont donnés par le rapport COPERT III publié par l'Agence Européenne d'Environnement en juillet 1999. Ils varient en fonction du type de véhicule (véhicule particulier, véhicule utilitaire léger, poids lourds, ...), de son mode de carburation (essence, diesel), de sa cylindrée et de sa date de mise en circulation. Ces facteurs d'émission ont été déterminés à travers des mesures réelles effectuées par plusieurs laboratoires européens sur un large panel de véhicule. Plusieurs types d'émissions doivent être distingués :

- Les émissions en circulation qui sont fonction de la vitesse des véhicules, de la pente de la route, du taux de chargement (pour les poids lourds) et de la température du moteur (surémissions en cas de démarrage à froid) ;
- Les émissions dues aux arrêts des moteurs qui dépendent des conditions météorologiques ;
- Les émissions en stationnement qui dépendent également des conditions météorologiques.

Pour pouvoir calculer les émissions polluantes à partir des facteurs d'émissions unitaires et du nombre de véhicules, il est nécessaire de connaître les caractéristiques des véhicules qui circulent (cylindrée, type de carburation, date de première mise en circulation, ...). Il s'agit de la notion de « *parc automobile roulant* ». Nous avons, pour notre étude, utilisé le parc automobile roulant INRETS-ADEME donné pour l'année 2002. Il s'agit du parc français global, seule donnée rendue disponible. Nous avons donc considéré que le parc automobile roulant dans la ville de Lyon est semblable au parc moyen français. La part des véhicules utilitaires légers au sein de l'ensemble des véhicules légers a été fixée à 23% (chiffre moyen national donné par l'ADEME). L'ensemble des calculs a donc été mené conformément à la méthodologie de calcul développée par l'ADEME qui inclut le parc automobile INRETS-ADEME et utilise les facteurs d'émissions COPERT.

Les quantités d'émissions polluantes calculées à partir des trafics moyens journaliers annuels ont du être affectées au réseau des voies de plus de 5000 véhicules/jour. Ces quantités ont ainsi été réparties de façon constante le long de chaque tronçon de voie. Les seules exceptions ont été l'affectation pour les tunnels. Dans de tels cas, nous avons pris en compte le fait que les émissions ne sont plus linéaires mais quasi-punctuelles au

---

<sup>134</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

niveau des têtes ou des cheminées d'extraction. Dans notre zone d'étude, nous avons pris en compte la présence de cinq tunnels :

- le tunnel de Fourvière (A6 – A7),
- le tunnel de la Croix-Rousse,
- le tunnel de la Duchère (périphérique Nord),
- le tunnel de Rochecardon (périphérique Nord),
- le tunnel de Caluire (périphérique Nord).

Concernant le tunnel de la Croix-Rousse, seule son extrémité ouest se situe dans le périmètre de la ville de Lyon, son extrémité est étant localisée sur la commune de Caluire-et-Cuire.

Le principe général qui a été retenu pour modéliser les rejets des tunnels a été de répartir à chaque tête du tunnel la moitié des émissions produites à l'intérieur. Cette hypothèse conduit à surestimer les niveaux de pollution en tête des tunnels qui disposent de cheminées d'extraction spécifiques. Cette surestimation est toutefois acceptable, car « *l'expérience montre que comme les niveaux de pollution à l'intérieur des tunnels restent modérés, les dispositifs d'extraction fonctionnent assez rarement, et à des régimes faibles* »<sup>135</sup>. C'est donc bien aux têtes des tunnels que la part prépondérante des émissions est rejetée. Pour le tunnel de Fourvière, aux trafics très élevés, nous n'avons cependant pas appliqué ce principe d'équirépartition entre les deux têtes. Dans ce cas, les émissions ont été partagées entre les deux têtes et les deux cheminées d'extraction du tunnel. D'une manière générale, pour simuler l'effet d'entraînement des gaz vers l'extérieur des tunnels, nous avons modélisé chaque tête de tunnel comme une source linéaire de 10 mètres de longueur.

### **2.3. Principes de modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière**

La modélisation de la dispersion de la pollution a été effectuée à l'aide du logiciel ADMS (Atmospheric Dispersion Modelling System), développé et commercialisé par le CERC<sup>136</sup>. Ce logiciel a été conçu pour la modélisation de la dispersion atmosphérique en milieu urbain en général. Il est donc aussi bien adapté à la prise en compte des sources ponctuelles (comme les industries) que des sources surfaciques (domestiques par exemple) ou linéaires (comme les routes). Son application est donc tout à fait justifiée dans le cas de notre étude.

Ce logiciel ADMS permet de calculer les concentrations dans l'air ambiant des polluants courants à partir des quantités d'émissions qui lui sont données en entrée. Il utilise le principe d'un calcul gaussien agrémenté de modules de calcul complémentaires qui permettent d'affiner considérablement la modélisation. Parmi les nombreux modules

<sup>135</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

<sup>136</sup> Cambridge Environmental Research Consultants Ltd – 3 King's parade, Cambridge, UK CB2 1SJ

proposés par le logiciel, un certain nombre a été utilisé. Nous avons ainsi pu prendre en compte deux phénomènes fondamentaux :

- l'influence de la présence de bâtiments le long des rues ;
- les réactions chimiques intervenant entre les oxydes d'azote.

Les calculs ont également pris en compte des paramètres tels que la hauteur de la couche de mélange de l'atmosphère. Nous avons utilisé les capacités du préprocesseur météorologique intégré au logiciel qui permet de calculer un certain nombre de paramètres météorologiques utiles au calcul.

Le modèle ADMS a fait l'objet de nombreuses validations. Parmi elles, nous pouvons citer les tests de comparaison avec d'autres modèles numériques et une confrontation aux résultats des stations automatiques de mesure de la qualité de l'air de la ville de Leicester en Grande-Bretagne<sup>137</sup>.

Comme nous l'avons précédemment évoqué, la situation modélisée est la reconstitution de la situation moyenne annuelle. Nous avons ainsi effectué un calcul de la concentration moyenne annuelle pour chacun des trois polluants. Seulement, le calcul de la concentration moyenne annuelle n'est pas direct. Il nécessite la reconstitution de la situation moyenne. Pour cela, il convient d'abord de calculer le niveau de concentration obtenu pour toutes les situations possibles, puis de faire la moyenne pondérée des valeurs obtenues. La pondération correspond à l'occurrence des situations dans l'année. Le choix de calculer une concentration moyenne annuelle s'explique pour deux raisons principales :

- les récentes études épidémiologiques indiquent qu'en termes d'effets sur la santé humaine, des augmentations faibles du niveau moyen de pollution respiré toute l'année sont sans doute plus nocives que des augmentations fortes mais très ponctuelles tels que les pics de pollution ;
- les objectifs réglementaires de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote, les particules en suspension et le benzène sont fixés en termes de concentration moyenne annuelle.

Nous avons donc d'une part pris en compte des chiffres de trafic moyen journalier annuel (TMJA) et leurs émissions polluantes associées, et d'autre part reconstitué la situation météorologique moyenne annuelle, à l'aide de la rose des vents donnée pour Lyon par MétéoFrance sur les vingt dernières années.

Pour fixer les paramètres météorologiques, nous avons utilisés la rose des vents de Lyon-Bron pour la période de janvier 1981 à décembre 2000 mise à disposition par MétéoFrance. Il a été nécessaire de reconstituer la situation moyenne annuelle en termes de force et de direction de vent. Cette reconstitution du point de vue de la dispersion atmosphérique s'est effectuée par le calcul de dispersion pour 72 situations (18 directions et 4 forces de vent pour chaque direction) puis en faisant la moyenne de ces 72 niveaux de concentrations, chacun étant pondéré par l'occurrence sur la rose des vents de la

<sup>137</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.



situation à laquelle il se rapporte. La rose des vents fournie par MétéoFrance ne donne aucune indication sur les directions de vents faibles (inférieurs à 2 m/s) car elles sont trop fluctuantes. Pourtant ces situations défavorables à la dispersion sont fréquentes (33% du temps). Malgré cette absence d'indication sur leur direction dans la rose des vents, nous avons pris en compte les vents faibles dans les calculs en les répartissant de manière homogène dans toutes les directions, de 10° en 10°. En pratique, il a fallu choisir une valeur unique pour chacune des classes de vitesse de la rose des vents. Nous avons effectué les choix suivants :

- la valeur 1 m/s pour la classe des vents inférieurs à 2 m/s ;
- la valeur 3 m/s pour la classe des vents compris entre 2 et 4 m/s ;
- la valeur 6,5 m/s pour la classe des vents compris entre 5 et 8 m/s ;
- la valeur 8 m/s pour la classe des vents supérieurs à 8 m/s.

La reconstitution réelle de la situation moyenne nécessite de plus d'associer à chaque couple (force du vent, direction du vent) les paramètres variables de description de l'atmosphère mesurés heure par heure par MétéoFrance. De tels calculs étant très lourds, nous avons choisi de fixer les conditions de stabilité de l'atmosphère. Nous avons ainsi retenu des paramètres plutôt pénalisants, c'est-à-dire défavorables à une bonne dispersion des polluants dans l'atmosphère, pour se placer dans le sens de la sécurité vis-à-vis des populations potentiellement exposées. Nous avons donc modélisé une situation dite « *stable* ».

Pour chacun des trois polluants, nous avons intégré dans le modèle une pollution de fond destinée à traduire la contribution aux niveaux de concentration des émissions extérieures à la ville de Lyon et dans une certaine mesure des émissions issues des sources non routières intérieures à la ville. Le modèle utilisé a donc été calé en ajustant le niveau de pollution de fond de telle sorte que les résultats du modèle correspondent à la valeur réellement mesurée par COPARLY (COmité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise) sur sa station fixe de Gerland (station urbaine).

Outre la pollution de fond en dioxyde d'azote, la connaissance du niveau de fond en oxydes d'azote totaux est nécessaire aux calculs. Pour les connaître, nous nous sommes appuyés sur les concentrations en dioxyde et en monoxyde d'azote mesurées en continu par COPARLY (COmité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise) sur sa station de Gerland. Les derniers résultats connus sont présentés dans le tableau suivant.

**Tableau IV.9. Mesures de pollution de fond en oxydes d'azote**

Station de Gerland	dioxyde d'azote $\mu\text{g}/\text{m}^3$	monoxyde d'azote $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2001	46	25
2002	42	29
moyenne 2001 - 2002	44	27

Source : COmité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la

région LYonnaise, COPARLY, 2002.

Le calage du modèle a conduit à retenir une valeur de pollution de fond pour le dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ) égale à  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pour obtenir une concentration totale de  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sur le site de Gerland. Pour obtenir le niveau de pollution de fond pour les oxydes d'azote totaux, nous avons conservé le rapport  $\text{NO}/\text{NOx}$  constant, égal à celui mesuré à Gerland ce qui amène à retenir une valeur de pollution de fond en  $\text{NOx}$  de  $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . En limites ouest et nord de la ville de Lyon, nous avons fait décroître légèrement (diminution de  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) le niveau de fond pour tenir compte de l'urbanisation moins importante.

En ce qui concerne la pollution de fond en particules en suspension, aucune station de type urbain n'est présente dans la zone d'étude. Le calage a donc été effectué sur la station la plus proche, celle de Croix-Luizet, localisée sur la commune de Villeurbanne à l'est de Lyon. Comme le montre le tableau suivant, la moyenne des années 2001 et 2002 s'élève à  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Cette valeur a donc été retenue pour l'ensemble du terrain d'étude.

**Tableau IV.10. Mesures de pollution de fond en particules en suspension**

Station de Croix-Luizet	particules en suspension (PM10) $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2001	21
2002	23
moyenne 2001 - 2002	22

Source : COmité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise, COPARLY, 2002.

Pour la pollution de fond en benzène, aucune station de mesure fixe de type urbain n'est présente dans l'agglomération lyonnaise. Nous avons donc été contraints de nous appuyer sur les mesures faites à Grenoble (station urbaine de Grenoble-Villeneuve, source ASCOPARG) et en région parisienne sur huit stations urbaines (source AIRPARIF, rapport d'activité 2001)<sup>138</sup> qui indiquent en moyenne, depuis 2000, une concentration de fond égale à  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Cette valeur a donc été affectée à l'ensemble de la zone d'étude.

**Tableau IV.11. Synthèse des différentes valeurs de pollution de fond utilisées par le modèle**

Type	Valeurs $\mu\text{g}/\text{m}^3$
dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ )	36
oxydes d'azote totaux ( $\text{NOx}$ )	58
particules en suspension (PS)	22
benzène ( $\text{C}_6\text{H}_6$ )	2

Source : CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

Après avoir exposé les paramètres utilisés pour les calculs de dispersion de la pollution d'origine routière, il convient à présent de développer les principes de la modélisation spatiale rendue nécessaire par le modèle.

<sup>138</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

## 2.4. Principes de la modélisation spatiale

Comme nous l'avons précédemment évoqué, le réseau routier pris en compte dans la modélisation de la dispersion contient environ 3 000 tronçons. Les capacités de la version utilisée du logiciel ADMS étant limitées à 150 tronçons par calcul, la zone de ville de Lyon a été sous-découpée en 26 dalles, chacune contenant toujours moins de 150 tronçons. Les calculs ont ainsi été effectués dalle par dalle pour ensuite pouvoir assembler les résultats. Comme il a été choisi de construire des dalles exactement jointives (sans chevauchement) préalablement au calcul, il a été nécessaire de découper tous les tronçons à cheval sur deux dalles pour affecter chaque demi-tronçon obtenu à sa dalle respective.

La rugosité influence le mode de dispersion de la pollution atmosphérique au niveau du sol. Cette rugosité dépend de l'occupation du sol. C'est dans les centres-villes et les forêts qu'elle est la plus forte (rugosité égale à 1 mètre). Celle-ci descend à 0,5 mètre pour les périphéries des villes jusqu'à 0,005 ou 0,001 mètre pour les prairies rases et les déserts sableux<sup>139</sup>. Nous avons ainsi adapté la valeur de rugosité à chacune des 26 dalles. Pour toutes les dalles du centre de Lyon, nous avons retenu une rugosité de 1 mètre. Puis cette valeur diminue en fonction de la densité du bâti présent sur la dalle. Comme le montre la figure suivante, les valeurs de rugosité s'échelonnent de 0,9 à 0,6 mètre.

---

<sup>139</sup> CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.



Figure IV.13 Valeur de la rugosité pour chacune des 26 dalles (en mètres)

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

En plus de cette information, la modélisation des rues est nécessaire au bon fonctionnement du modèle. Il a ainsi été nécessaire de décrire géographiquement en trois dimensions chacun des 3 200 tronçons de rue du réseau. Les trois paramètres retenus pour cette description sont :

- la longueur du tronçon,
- la largeur de la rue sur ce tronçon,
- la hauteur moyenne des bâtiments longeant la rue.

La longueur de chaque tronçon est calculée très simplement grâce au logiciel MapInfo. La détermination du profil de la rue (largeur et hauteur moyenne des bâtiments) est beaucoup plus complexe. Celle-ci a nécessité une analyse approfondie des caractéristiques du bâti renseignées dans le Système Urbain de Référence (SUR). Dans

un premier temps, il s'agit de définir si le profil de la rue est fermé (rue en U ou rue en canyon) ou ouvert. Ensuite, si la rue est définie comme fermée, il faut déterminer les paramètres qui la décrivent, à savoir sa largeur et sa hauteur. L'attribution du caractère fermé ou ouvert ainsi que les règles de calcul de la largeur et de la hauteur ont été définies par un travail commun avec le CETE de Lyon en s'appuyant sur les éléments théoriques donnés dans le guide technique du logiciel ADMS.

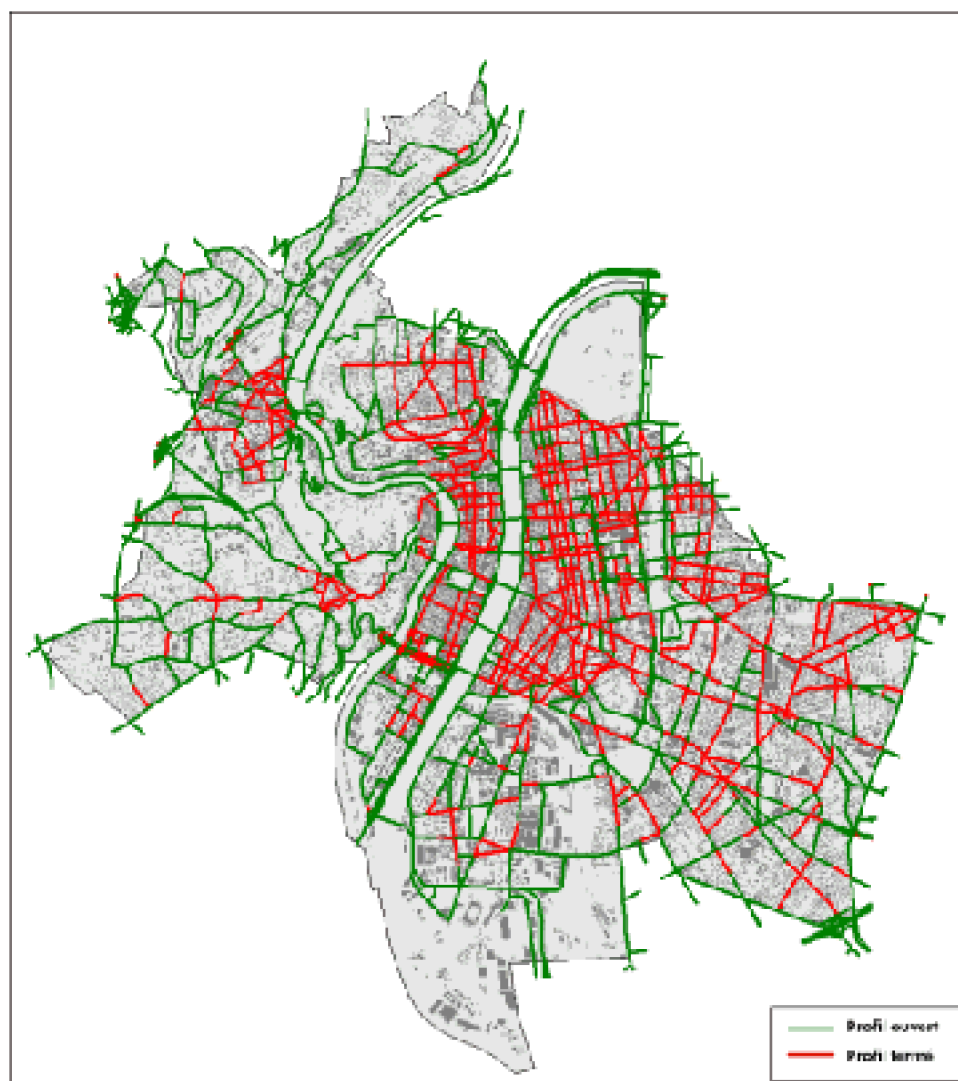
La difficulté de cet exercice de modélisation des rues tient au fait que les tronçons de rue considérés n'ont pas un profil homogène. Il a donc fallu trouver pour chaque tronçon le profil qui le caractérise le mieux, tel un « *profil moyen* ». Pour déterminer ce profil moyen, chaque tronçon a été examiné et renseigné tous les 10 mètres. Les caractéristiques de ces « *sous-profils* » ou coupes permettent de déduire un profil moyen.

La méthode exacte de définition des profils appliquée successivement à chacun des 3 200 tronçons a été la suivante. Chaque tronçon est parcouru de son origine à son extrémité avec un pas de 10 mètres. Tous les 10 mètres, le sous-profil ou coupe est caractérisé en recherchant la distance à laquelle se trouve le bâtiment le plus proche du centre de la voie (recherche perpendiculaire à l'axe de la rue, des deux côtés) :

- S'il n'y a pas de bâtiment présent à moins de 100 mètres des deux côtés de la rue, le sous-profil est considéré ouvert. Les profils de rue semi-ouverts sont assimilés à des profils ouverts.
- Si des bâtiments sont présents à moins de 100 mètres des deux côtés de la rue, il convient de calculer la largeur «  $l$  » du sous-profil comme la distance entre les deux bâtiments qui bordent la rue et «  $h$  » comme la hauteur moyenne des deux bâtiments. On en déduit le rapport «  $h/l$  » du sous-profil.

Une fois ce rapport calculé pour tous les sous-profils d'un tronçon, il faut calculer le rapport «  $h/l$  » moyen du tronçon. Pour ce calcul, les rapports «  $h/l$  » à l'origine et à l'extrémité du tronçon ont systématiquement été exclus car situés par définition à des intersections de rues et donc à priori ouverts et sans lien avec le profil réel du tronçon. Puis, si le rapport «  $h/l$  » moyen du tronçon est inférieur à  $1/3$ , le tronçon est considéré comme ouvert. Si au contraire le rapport «  $h/l$  » moyen du tronçon est supérieur ou égal à  $1/3$ , le tronçon est considéré fermé. Dans ce cas, la hauteur moyenne du tronçon correspond à la moyenne des hauteurs non nulles et la largeur moyenne du tronçon correspond à la moyenne des largeurs pour lesquelles la hauteur est supérieure à 0.

La figure suivante représente l'ensemble des 3 200 tronçons et qualifie la nature de leur profil (fermé ou ouvert).



© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.14. Modélisation du profil des rues de la ville de Lyon

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Cette démarche de modélisation des rues nécessaire au mode de calcul de dispersion de la pollution atmosphérique offre une représentation novatrice de la géométrie des voies qui vient considérablement enrichir la connaissance du territoire lyonnais.

## 2.5. Nature, validation et limites des résultats de dispersion de la pollution

Les résultats produits par le modèle ne sont pas directement exploitables. Le logiciel ADMS fournit en effet un semis de points pour exprimer les valeurs de concentrations des trois polluants. Les résultats sont donnés sous forme de trois types de points qui permettent de bien couvrir la zone d'étude :

- des points aux nœuds d'un maillage régulier propre à chacune des 26 dalles de

calcul. Chaque maillage comporte 33 lignes et 33 colonnes ce qui correspond à environ 1 000 points par dalle ;

- des points très denses, répartis automatiquement par le logiciel à proximité des sources afin d'obtenir une meilleure précision des résultats dans les zones où les variations de concentrations sont très rapides ce qui correspond à environ 4 000 points par dalle ;
- des points placés manuellement pour affiner les résultats dans certaines zones et les comparer à des mesures « *in-situ* ».

Au total, les valeurs de concentrations ont été obtenues en 103 000 points recouvrant les 48 Km<sup>2</sup> de la zone d'étude. Ces points servent de base au calcul des niveaux de concentration. Grâce à un calcul d'interpolation effectué sur les valeurs ponctuelles données par le logiciel ADMS les niveaux de concentration des trois polluants ont pu être évalués.

Même si la modélisation menée ici ne constitue en aucun cas un modèle complet de dispersion dont les résultats pourraient être comparés aux niveaux mesurés, il apparaît nécessaire d'opposer nos résultats à ceux mesurés par COPARLY. Cette démarche de confrontation des résultats permet autant de vérifier leur cohérence que de déceler leurs limites. Les stations sur lesquelles cet examen est possible, c'est-à-dire sur lesquelles au moins l'un des polluants est mesuré sont les stations urbaines de Gerland et de Saint-Just et les stations « *trafic* » de Berthelot, Garibaldi, Puits Gaillot, Brest, Marietton et Etats-Unis. Dans la première colonne du tableau ci-dessous figure les résultats des moyennes annuelles mesurées par COPARLY alors que la seconde colonne présente les résultats des calculs de la modélisation.

**Tableau IV.12. Examen des niveaux de pollution calculés par rapport aux niveaux mesurés**

Stations	dioxyde d'azote		particules en suspension		Benzène	
	Moyenne mesurée 2001/02	Valeur calculée	Moyenne mesurée 2001/02	Valeur calculée	Moyenne mesurée 2001/02	Valeur calculée
Gerland	44	44	DI	DI	DI	DI
St-Just	41	48	DI	DI	DI	DI
Berthelot	57	55	24	26	DI	DI
Garibaldi	65	54	25	26	8	4
Puits Gaillot	57	48	39	24	DI	DI
Brest	62	47	DI		DI	DI
Marietton	58	49	DI		DI	DI
Etats-Unis	DI	DI	27	26	DI	DI

DI : données indisponibles. Source : CETE de Lyon, 2003, « Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière. ». 55 pages.

L'examen conjoint des résultats et des mesures est délicat pour les particules en suspension et le benzène. Faute de station de mesure de type urbain dans la zone

modélisée, nous n'avons pas pu effectuer de calage de la pollution de fond. Pour ce qui concerne les concentrations en particules, l'ordre de grandeur obtenu semble satisfaisant. Le niveau de pollution de fond choisi, issu de la station de Croix-Luizet, est sans doute un peu fort car cette station est relativement peu éloignée du boulevard périphérique Laurent Bonnevey. Il aurait donc été préférable d'obtenir une légère sous-estimation des valeurs calculées par rapport aux valeurs mesurées.

Pour les concentrations en benzène, les calculs sous-évaluent très fortement le niveau de concentration. Le niveau de pollution de fond est sans doute assez proche de la réalité car confirmé par plusieurs stations urbaines en-dehors de l'agglomération. L'incertitude sur ce terme ne peut en tout cas pas expliquer la différence obtenue.

En ce qui concerne les résultats obtenus pour le dioxyde d'azote, la valeur calculée correspond par hypothèse à la valeur mesurée sur la station de Gerland puisque ce point a servi de référence au calage du niveau de pollution de fond. À la station de Saint-Just, le résultat calculé est trop fort. D'une part, l'éloignement de la station de Saint-Just par rapport aux sources routières fortement émettrices situées au bord de la Saône (entrée du tunnel de Fourvière, centre d'échange de Perrache, quais de Saône), et d'autre part sa position en altitude n'ont pas été pris en compte, ce qui permet d'expliquer cette surestimation. Sur toutes les autres stations de type « *trafic* », les valeurs calculées sont inférieures aux valeurs mesurées. L'écart est faible pour la station « *Berthelot* », plus élevé ailleurs. Cet écart ne semble pas anormal compte tenu de la manière dont les calculs ont été menés. Les explications à la sous-estimation des concentrations en dioxyde d'azote par le modèle sont les suivantes :

- le modèle ne prend pas en compte toutes les émissions non routières et notamment les émissions domestiques et industrielles ;
- l'absence dans notre réseau routier d'un certain nombre de rues car même si le modèle de trafic est remarquablement complet par rapport à ce qui existe dans de nombreuses autres agglomérations, il manque un nombre de rues relativement important. Même si ces rues n'ont qu'un trafic faible, les émissions cumulées correspondantes ne sont sans doute pas négligeables ;
- l'incertitude concernant les facteurs d'émissions unitaire COPERT qui traduisent sans doute assez mal les émissions réellement produites par la circulation au rythme irrégulier des centres villes et encore moins bien la congestion éventuelle aux heures de pointes ;
- une sous-estimation vraisemblable des surémissions à froid, dans la mesure où nous avons considéré qu'il n'y avait que la moitié des véhicules qui fonctionnaient à froid sur notre réseau.

Cette différence entre les valeurs mesurées et les valeurs calculées peut également trouver d'autres sources d'explication mais nous ne pouvons cette fois dire a priori si ces incertitudes vont dans le sens d'une surévaluation ou d'une sous-estimation des résultats. En effet, en opposant nos résultats aux mesures de stations de trafic, nous nous plaçons dans une perspective de prise en compte d'effets très locaux (inférieurs à la dizaine de mètres) dans des zones où les variations de concentrations fluctuent extrêmement



rapidement en fonction de la position par rapport aux sources. Ces fluctuations ne peuvent pas être mises en évidence par le modèle utilisé qui n'intègre pas de détails à une échelle aussi fine (forme exacte des bâtiments, présence d'obstacles à la dispersion, position des voies dans la rue, sens de circulation des véhicules, ...). L'incertitude sur les vitesses pratiquées par les véhicules reste importante. La vocation des modèles de trafic et donc le paramètre sur lequel ils donnent des résultats fiables s'appuient sur le volume de trafic et non sur la vitesse pratiquée. La simplification de la modélisation météorologique qui fixe les paramètres de stabilité de l'atmosphère constitue également un phénomène de variabilité des résultats.

Malgré certaines incertitudes inhérentes aux résultats de concentration, cette modélisation de la pollution d'origine routière reste un travail inédit par son ampleur et sa précision et incontestable par la qualité des résultats qu'il propose. Les niveaux de concentrations calculés par le modèle de dispersion reflètent bien l'incidence des volumes de trafic sur les niveaux de pollution. Il met en évidence les zones où les plus fortes concentrations peuvent être rencontrées en prenant en compte l'influence du profil de rue, ouvert ou fermé, sur la dispersion. Il ne faut donc pas prendre les valeurs produites par le modèle comme des valeurs réelles, mais comme représentatives des variations de concentration en polluants sur l'ensemble du territoire. Cette approche modélisée de la pollution atmosphérique ouvre donc la voie à l'évaluation de la qualité de l'air. Il s'agit ainsi d'adapter les résultats de cette modélisation à la démarche de mesure de la qualité de vie quotidienne et de les rendre compatibles aux contraintes de notre analyse spatiale. Pour ce faire, il convient de construire un indicateur de pollution dont le choix doit être discuté et de développer les traitements spécifiques qui en découlent.

### **3. Construction d'un indicateur de la pollution d'origine routière et traitement de l'information**

---

La modélisation que nous avons menée donne une estimation des concentrations moyennes annuelles obtenues sous l'effet de la circulation routière dans la ville de Lyon pour trois polluants que sont le dioxyde d'azote, les particules en suspension et le benzène. À partir de ces résultats, l'objectif est de retenir un indicateur unique de la pollution atmosphérique dans le but d'attribuer à chaque bâti un niveau de qualité de vie du point de vue de la pollution atmosphérique. Il convient de préciser qu'il n'existe pas à l'heure actuelle d'indicateur unique de la pollution atmosphérique. La diversité des émetteurs, la multiplicité des polluants, l'immense variété de leurs effets et la variabilité extrême des niveaux de concentrations dans le temps et l'espace rendent en effet très délicate la construction d'un indicateur unique. Il convient pourtant de choisir le bon traceur de la pollution d'origine routière.

#### **3.1. Choix de l'indicateur**

À l'issue des calculs menés sur les trois polluants (dioxyde d'azote, particules en suspension et benzène), nous proposons de retenir comme seul indicateur le dioxyde d'azote. Ce choix est justifié par plusieurs raisons. La première et principale raison est

que le dioxyde d'azote est à lui seul très représentatif de tous les types de circulation. Il est à la fois émis par les véhicules « essence » et « diesel » et à la fois par les véhicules légers, les poids lourds et les bus. À l'inverse, les particules en suspension et le benzène ne sont représentatifs que d'un seul type de véhicule. Les particules ne sont émises (dans le modèle COPERT) que par les véhicules « diesel » et le benzène presque exclusivement par les véhicules à essence. La seconde raison est que parmi toutes les sources émettrices d'oxydes d'azote, les transports routiers sont largement majoritaires. Ce polluant est donc le traceur idéal de la pollution atmosphérique d'origine routière.

Les émissions d'oxydes d'azote sont aussi beaucoup mieux connues que celles des particules en suspension ou du benzène. Par exemple, les facteurs d'émissions unitaires donnés par COPERT ne concernent que les particules émises à l'échappement des véhicules diesel. Ils négligent toutes les émissions provoquées par les phénomènes d'usure des pièces mécaniques (pneumatiques, plaquettes de freins, ...) et d'abrasion des chaussées qui concernent tous les véhicules. Pour le benzène, le modèle COPERT évalue les émissions comme une simple fraction des Composés Organiques Volatils totaux dont les émissions ne sont elles-mêmes pas connues de façon très précise. Pour cette famille de polluants, l'imprécision est encore accentuée par leur très forte volatilité qui entraîne d'importantes émissions par évaporation assez difficile à quantifier et à localiser (évaporation à l'arrêt ou au démarrage, évaporation au remplissage des réservoirs en carburant, ...). Par ailleurs, le plus grand nombre de stations de mesure disponible pour le dioxyde d'azote nous a permis d'établir un calage du modèle impossible à effectuer pour les particules en suspension et le benzène.

Finalement, la prise en considération des niveaux de concentration en particules en suspension et en benzène enrichissant très peu l'évaluation de la qualité de l'air, nous proposons de retenir comme indicateur unique le niveau de concentration en dioxyde d'azote.

### 3.2. Analyse spatiale

Evaluer la pollution atmosphérique d'origine routière sur le territoire revient à modéliser la dispersion de la concentration du dioxyde d'azote émis par chaque tronçon, puis de l'apprécier pour un point donné. Cette approche permet de proposer pour chaque bâti du référentiel une estimation de la pollution à laquelle il est soumis. L'analyse spatiale prend donc en compte l'ensemble des tronçons concernés par un trafic routier significatif auxquels s'ajoutent les tronçons limitrophes à Lyon. Nous avons ainsi conservé le réseau au-delà des limites administratives de la ville pour ne pas négliger la contribution des émissions produites par les tronçons routiers qui peuvent être rabattues par le vent à l'intérieur de la commune. La zone d'étude a donc été élargie à 200 mètres autour de la ville de Lyon.

### 3.3. Traitements de l'information

À partir du semis de points issu de la modélisation du logiciel ADMS, nous avons construit une grille d'interpolation sur l'ensemble de notre territoire d'étude. La méthode d'interpolation choisie est la plus classique dans le cas d'un semis irrégulier : il s'agit de

celle dite du « *voisinage naturel* »<sup>140</sup>. Le paramètre de distance d'agrégation a été fixé à 20 mètres et le pas de la grille d'interpolation a été fixé à 5 mètres. L'interpolation permet ainsi d'obtenir une valeur estimée de la pollution en tout point du territoire d'étude.

Cette valeur estimée présente cependant trop d'incertitudes pour être utilisée en état : incertitudes liées au mode de calcul des émissions, des dispersions, à l'interpolation, ... Nous avons donc choisi de construire à partir de cette grille d'interpolation un jeu d'isolignes représentant des fourchettes de concentrations. La méthode de construction des isolignes à partir de la grille d'interpolation est là aussi très classique dans ce type d'analyse spatiale : cette méthode construit des courbes reliant toutes les cellules de la grille d'interpolation dont les valeurs sont les mêmes, avec une équidistance que nous avons fixé à  $1\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Une fois le jeu d'isolignes construit, il a été facile d'affecter à chaque bâtiment une valeur approchée de son exposition au polluant. Un bâtiment pouvant être à cheval sur plusieurs zones, nous avons choisi de lui affecter la valeur de la zone contenant son centroïde. Cette valeur doit donc être considérée comme une fourchette d'estimation et non comme une valeur absolue.

---

<sup>140</sup> Cette méthode d'interpolation commence par réaliser un diagramme de Voronoï pour obtenir la zone d'influence de chaque point du semis. Ensuite, l'interpolation est construite par comparaison de la valeur trouvée pour chaque cellule du diagramme avec ses cellules voisines.

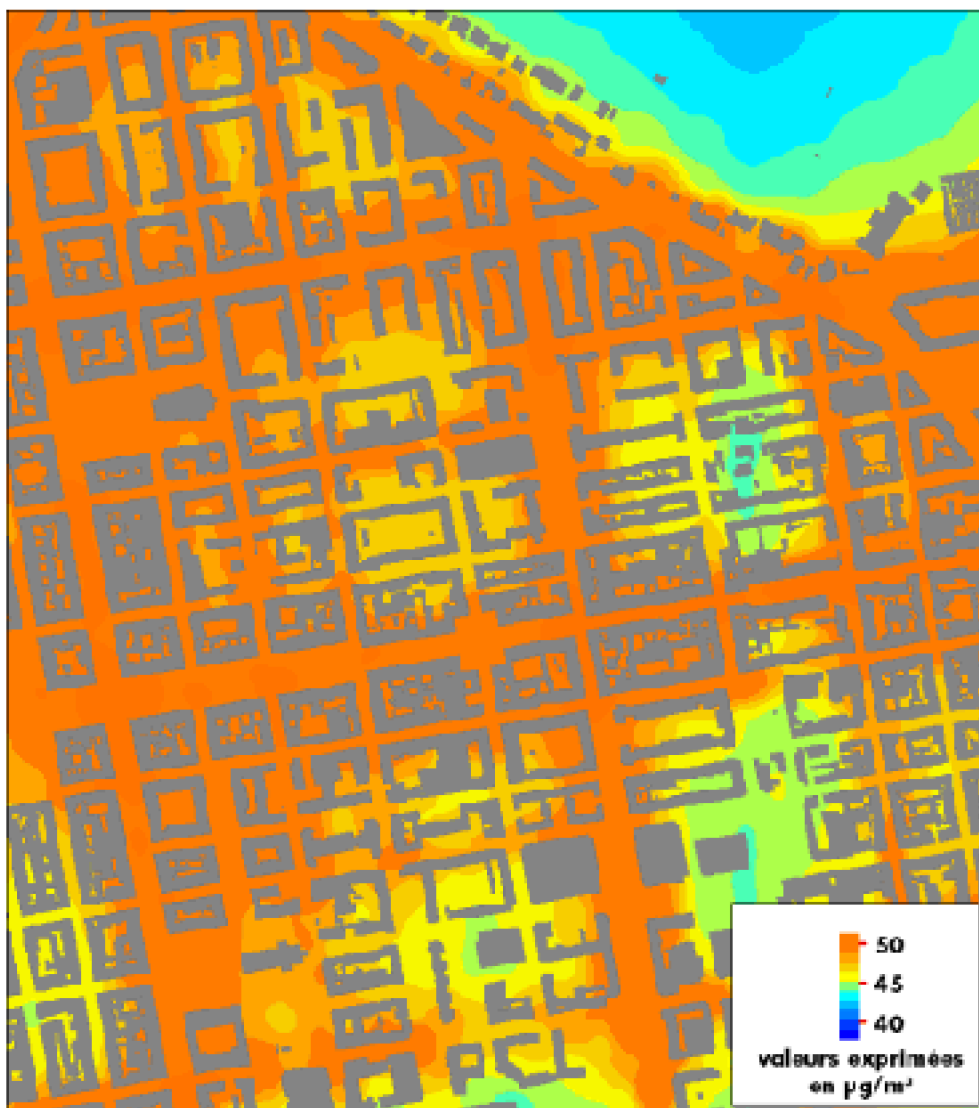


Figure IV.15. Exemple du jeu d'isolignes de niveaux de concentration

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Grâce à cette méthode, une valeur estimée de la concentration en dioxyde d'azote a pu être attribuée à l'ensemble des bâtiments de la ville de Lyon participant ainsi à l'évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air.

### 3.4. Limites de l'approche

Le modèle de dispersion employé ici fournit un champ continu de concentrations sur l'ensemble de la ville de Lyon. Il s'agit de la reconstitution des concentrations moyennes annuelles de polluant. Ces valeurs ne doivent donc pas être considérées comme une évaluation absolue des niveaux de concentrations, notamment parce que le modèle utilisé est simplifié. De plus, il convient d'être prudent quant à l'extrapolation de ces concentrations dans la mesure où seules les émissions d'origine routière sont prises en

compte, les sources domestiques et industrielles sont négligées (hormis leur contribution à la pollution de fond) alors que leur contribution à la qualité de l'air est avérée.

Par conséquent, le champ d'utilisation des résultats reste limité. Il ne faut pas chercher à comparer directement les résultats aux niveaux mesurés heure par heure avec une précision au  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  par les stations de surveillance de la qualité de l'air. Il ne faut pas non plus comparer les résultats de notre modèle dans le temps et l'espace aux résultats de modèles plus perfectionnés appliqués à des périodes plus courtes (modélisation tridimensionnelle avec prise en compte des réactions chimiques sur des périodes de quelques jours) ou à des zones géographiques plus réduites (modèles locaux à l'échelle de la rue). Enfin, il ne faut pas tenter de traduire ces résultats en termes de risques sanitaires chiffrés. En effet, la construction d'un indicateur unique repose sur l'analyse complexe des effets de la pollution en termes de risque sanitaire ce qui ne peut être traité que par des spécialistes et pour l'instant, aucun travail de recherche sur ce sujet n'a abouti.

Par conséquent, ces résultats devront être interprétés avec précaution en gardant à l'esprit les restrictions qui viennent d'être formulées. La diffusion des résultats doit donc être maîtrisée afin de ne pas courir le risque d'une interprétation inadaptée à la méthode qui a permis de les obtenir.

## 4. De la concentration en polluant à la représentation cartographique de la qualité de l'air

---

Pour cerner la qualité de l'air, les résultats de la modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière ont été très finement restitués. Deux cartes ont été réalisées. La première représente les différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote des voies de circulation lyonnaises. La seconde correspond à la traduction immédiate de cette concentration et évalue l'impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air des lyonnais.

### 4.1. La concentration en dioxyde d'azote

La **carte IV.22** restitue les résultats de la modélisation de la concentration en dioxyde d'azote. Il s'agit d'une estimation quantitative, brute et objective de la concentration de polluant mesurée sur les voies de circulation de Lyon. Cette représentation cartographique permet de comparer le territoire en fonction du niveau de dioxyde d'azote qui se trouve dans l'air. Pour hiérarchiser au mieux les différents niveaux de concentration, nous avons tenu à identifier les bornes de classes avec la plus grande cohérence et rationalité.

C'est pourquoi, nous avons utilisé les niveaux de concentrations réglementaires. Nous avons repris les critères nationaux de qualité de l'air qui font l'objet du « *décret 2002-213 du 15 février 2002 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites* ». Ce décret d'application de la loi sur l'air résulte notamment de la transposition des directives européennes (1999/30/CE du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du

16 novembre 2000). La loi sur l'air et ses décrets d'application fixent ainsi les différents niveaux de concentration de manière réglementaire. Entre autres valeurs et seuils, cette loi fixe la **valeur limite de concentration de polluant qui correspond** « *au niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement* ».

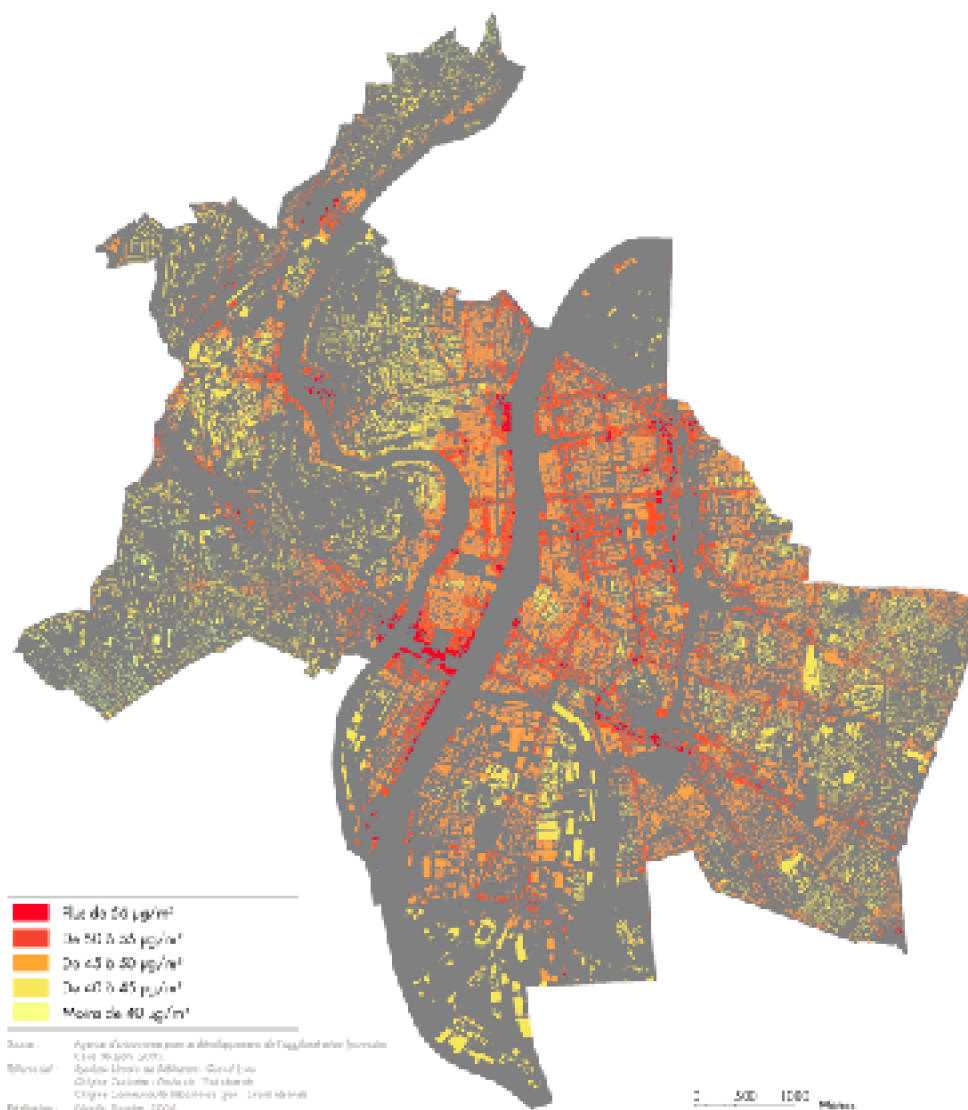
Pour le dioxyde d'azote, cette valeur limite est fixée à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2002 et à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2010. La loi établit également un objectif de qualité qui correspond au « *niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée* ». Pour le dioxyde d'azote, cet objectif de qualité est fixé à une concentration de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2010. Les valeurs limites et la valeur de l'objectif de qualité ont donc servi de base pour l'identification des bornes de classes de concentration en dioxyde d'azote :

- plus de  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- de 50 à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- de 45 à  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- de 40 à  $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- moins de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Globalement, la carte montre une importante concentration de polluant au centre de la ville de Lyon qui diminue lentement jusqu'aux limites de la commune. Une large part du territoire lyonnais se caractérise par une concentration en dioxyde d'azote moyenne annuelle de  $45$  à  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , les niveaux supérieurs étant plus spécifiquement localisés au centre de la ville et les niveaux inférieurs étant davantage réservés à des secteurs plus périphériques.

Les niveaux les plus importants de concentration en dioxyde d'azote (plus de  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle) se localisent principalement sur les grands axes de circulation routière (les autoroutes A6 et A7 et l'échangeur de Perrache dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement), sur les têtes ou les cheminées d'extraction des tunnels (entrée du tunnel de Fourvière dont la concentration se répartit sur les 2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements, l'entrée et la sortie du tunnel de la Croix-Rousse dans le 4<sup>ème</sup> arrondissement, le tunnel de Rochecardon et plus timidement le tunnel de la Duchère dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement) et sur des voies de circulation internes importantes comme les quais du Rhône dans les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements. Sur la rive gauche du Rhône, à l'exception de la rue Berthelot qui s'individualise comme un axe particulièrement touché, les niveaux les plus élevés de concentration en dioxyde d'azote apparaissent davantage de manière ponctuelle désignant des carrefours (exemple de l'angle du cours Richard Vitton et du boulevard des Belges dans le 6<sup>ème</sup> arrondissement ou le carrefour entre l'avenue Jean Jaurès, l'avenue du Maréchal De Saxe et le cours Gambetta en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) ou des tronçons de taille réduite répartis au coeur de la rive gauche (zone délimitée par les voies ferrées et les boulevards urbains). Très localisés, voire même ponctuels, les

niveaux élevés en dioxyde d'azote sont relayés par des axes de niveau légèrement moins éminent.



Carte IV-22 : la concentration en dioxyde d'azote

Les niveaux de concentration plus relative, compris entre 50 et 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  se répartissent donc de manière interstitielle faisant le lien avec les secteurs de concentration supérieure. Ces niveaux structurent ainsi l'hyper-centre (2<sup>ème</sup> arrondissement et l'est des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements) et le cœur de la rive gauche formant un large maillage de voies. Sur ce même territoire, les concentrations comprises entre 45 et 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  touchent le reste des bâtiments caractérisant ainsi le centre élargi de la ville de Lyon (intégrant le 2<sup>ème</sup> arrondissement, la partie orientale des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements et la rive gauche du Rhône qui s'étend du 6<sup>ème</sup> jusqu'au sud du 7<sup>ème</sup> en passant par le 3<sup>ème</sup> arrondissement). Ce niveau de concentration en dioxyde d'azote se déploie ensuite de manière à la fois linéaire et lapidaire du centre vers la périphérie, et touche davantage la zone orientale de la ville (est des 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements et 8<sup>ème</sup> arrondissement) et de manière beaucoup plus résiduelle les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup>

arrondissements. Une part considérable du territoire lyonnais est ainsi touchée par une concentration en dioxyde d'azote comprise entre 45 à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Le niveau inférieur de concentration en polluant (entre 40 et 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) occupe ensuite le reste du territoire lyonnais caractérisant ainsi la majeure partie des 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements, la partie occidentale des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements et les secteurs orientaux des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements).

Les niveaux de concentration inférieurs à 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ne sont que très faiblement représentés. Caractérisant seulement la partie nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement, le secteur le plus au sud du 5<sup>ème</sup> arrondissement proche des communes de Sainte-Foy-lès-Lyon et de Francheville ainsi que des zones à la fois limitées et ponctuelles au nord et à l'ouest du 4<sup>ème</sup> arrondissement, ces niveaux de concentration correspondent pourtant à « l'objectif de qualité » réglementairement fixé pour 2010.

Au regard de cette représentation de la concentration en dioxyde d'azote, il apparaît clairement que la concentration en polluant fixée « dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement » est encore loin d'être atteinte et ce d'autant plus que cette cartographie restitue la concentration d'un polluant unique sans tenir compte, ni des autres polluants d'origine routière, ni des autres sources de polluants (sources domestiques ou industrielles). Afin de rendre compte de la qualité des espaces de vie des Lyonnais et par la même d'évaluer leur qualité de vie quotidienne, il convient à présent de représenter l'impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air en s'appuyant uniquement sur l'analyse des bassins de vie lyonnais.

## 4.2. Impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air

La **carte IV.23** traduit ainsi la concentration en dioxyde d'azote au travers de l'impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air. La représentation cartographique présentée ci-après correspond ainsi à une transposition plus subjective des niveaux de concentration de cette substance. Elle permet de caractériser les qualités des environnements urbains et aborde la question de la dégradation de la qualité de l'air. Cette carte fait le lien entre la concentration d'un polluant caractéristique de la circulation routière et son impact direct sur la qualité de l'air. Sa légende reste basée sur les seuils réglementaires utilisés lors de l'évaluation quantitative du phénomène et se traduit qualitativement de la manière suivante :

- dégradation très forte de la qualité de l'air = plus de 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- dégradation forte de la qualité de l'air = de 50 à 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- dégradation moyenne de la qualité de l'air = de 45 à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- dégradation faible de la qualité de l'air = de 40 à 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- dégradation négligeable de la qualité de l'air = moins de 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

L'image ainsi obtenue met en évidence des zones où la qualité de l'air de la ville de Lyon subit d'importantes dégradations en « rouge » auxquelles s'opposent des secteurs plus



préservés en « vert ».

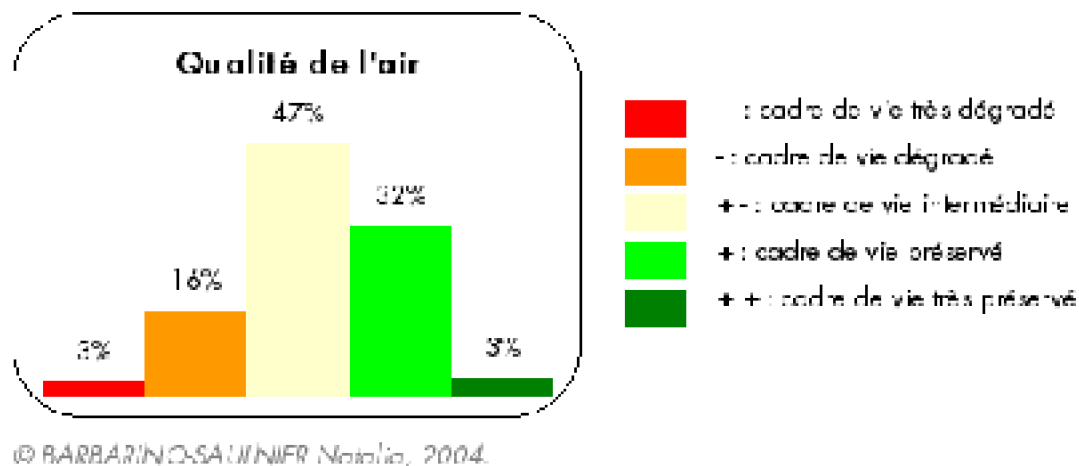
Les secteurs habités marqués par une dégradation forte ou très forte de la qualité de l'air sont globalement peu nombreux. Principalement localisés aux abords de l'autoroute A6 à l'entrée du tunnel de Fourvière dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement, de l'autoroute A7 et de l'échangeur de Perrache dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement, des deux têtes du tunnel de la Croix-Rousse dans le 4<sup>ème</sup> arrondissement, de la portion de l'avenue Berthelot à cheval sur les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements, du secteur des Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments habités pourvus d'une qualité de l'air très fortement dégradée restent peu nombreux.



Carte IV-23 : impact de la pollution atmosphérique d'origine routière sur la qualité de l'air

Globalement, comme le montre le graphique suivant, cette cartographie permet de préciser que moins d'un cinquième des bâtiments habités de la ville de Lyon sont touchés par une qualité de l'air considérablement dégradée. Bien que seulement 3% d'entre eux subissent une dégradation très forte, 16% des bâtiments habités connaissent cependant

une forte dégradation. Systématiquement proche des bâtiments en situation de forte dégradation, ces entités ont une répartition plus linéaire et se répartissent le long des axes structurants de circulation.



Graphique IV.5. Qualité de l'air : répartition des bâtiments habités

Une petite majorité des bâtiments de Lyon s'inscrit en situation intermédiaire. Nous comptons en effet 47% des bâtiments habités ayant une dégradation moyenne de la qualité de l'air. Couvrant ainsi une large part du territoire, ces bâtiments correspondent essentiellement à l'hyper-centre lyonnais et à son extension en rive gauche du Rhône. Ils correspondent également à quelques centralités plus secondaires comme le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) et décrivent par ailleurs un tissu urbain plus diffus au fur et à mesure de l'éloignement au centre.

Les environnements les plus préservés de la commune sont principalement localisés aux franges de la ville et caractérisent davantage l'ouest que l'est. Globalement, près d'un tiers des bâtiments habités lyonnais sont touchés par une faible dégradation de la qualité de l'air. Ils se situent sur la partie occidentale des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements, à l'est des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements et s'étendent plus largement sur le 9<sup>ème</sup> alors que le 5<sup>ème</sup> arrondissement s'impose comme un secteur considérablement épargné par la dégradation. Seul 3% des bâtiments habités affichent une dégradation négligeable de la qualité de l'air. Ils sont très ponctuellement localisés au nord-est du 4<sup>ème</sup> arrondissement, au nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement et plus largement dans l'ouest du 5<sup>ème</sup> arrondissement.

Cette cartographie montre l'existence d'une graduation spatiale dans la dégradation de la qualité de l'air. Le phénomène de pollution atmosphérique lié à la circulation routière est d'autant plus marqué au cœur de la ville de Lyon pour progressivement en épargner les franges. Cette disparité spatiale de la qualité de l'air laisse apparaître trois zones « préservées » : l'ouest lyonnais (9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements), le secteur est (aux franges des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) et un secteur proche de la Saône (à l'ouest des 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements). Ces zones correspondent ainsi à des environnements résidentiels moins denses davantage épargnés par la circulation automobile.

Cette représentation cartographique symbolise ainsi une innovation en matière d'estimation de la qualité de l'air. Evidemment, il ne s'agit là que d'une estimation, une

image partielle et lacunaire du phénomène mais celle-ci a l'avantage d'avoir été réalisée. Bien que le mode de calcul des concentrations en polluants ne soit pas sans écueils, que les principes adoptés ne permettent que la reconstitution d'une situation réelle et que la modélisation utilisée ne soit pas sans limite, cette carte présente néanmoins la prérogative de proposer une évaluation de l'ampleur du phénomène de pollution atmosphérique à la fois valide, lisible et généralisée au vaste territoire communal. Elle permet de mettre en lumière une disparité territoriale significative et de hiérarchiser les espaces de vie en fonction d'un niveau de nuisance. Elle offre enfin la possibilité d'intégrer la pollution atmosphérique au sein de l'évaluation plus globale de la qualité de vie urbaine.

La qualité de l'air ayant été subjectivement identifiée comme un facteur de nuisance majeure à la qualité de vie, il aurait été préjudiciable de ne pas exploiter ce phénomène. Les disparités spatiales de la dégradation de la qualité de l'air donnent donc la possibilité d'identifier des cadres de vie différenciés caractérisés par une qualité de vie quotidienne dissemblable.

## CHAPITRE VI. La propreté des rues lyonnaises

La propreté des espaces habités et parcourus conditionne profondément la qualité de vie quotidienne. Le nettoyage des espaces publics permet ainsi de préserver les cadres de vie et participe au sentiment de bien-être des habitants. L'entretien des espaces publics recouvre des domaines différents et suppose ainsi le nettoyage de la chaussée, des caniveaux, des trottoirs, des voies piétonnes, des places publiques, des ouvrages d'art (ponts, passerelles, tunnels, murs de soutènement), des accotements et des fossés. Mais le nettoyage renvoie également au traitement des déjections canines assuré par le lavage des trottoirs et des caniveaux, le nettoyage des marchés, le vidage des corbeilles à papier, le nettoyage des trémies routières et des passages piétons souterrains. L'approche de la propreté des rues implique donc un champ vaste et complexe de considérations qui demeure par conséquent peu exploité.

### 1. De la propreté des rues à la fréquence moyenne de nettoyage : un indicateur imposé par la disponibilité des sources de données

---

Bien sûr, la propreté des nos villes est l'affaire de tous. C'est au travers d'efforts quotidiens et de comportements citoyens que tous contribuent au maintien de la propreté. C'est pourquoi les instances publiques communiquent et cherchent à sensibiliser le plus grand nombre sur la nécessité, pour bien vivre ensemble, de respecter l'environnement collectif : « *utilisons les corbeilles à papier, apprenons à nos chiens le caniveau, respectons nos villes, trions nos déchets... Autant de petits gestes qui sont des garanties pour notre avenir et celui de notre planète* »<sup>141</sup>. Cependant, au-delà du maintien de la

<sup>141</sup> Site Internet du Grand Lyon ; [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com) , 2004.

propreté, il est nécessaire de procéder au nettoyage des espaces publics. Nettoyer les rues, ramasser et trier les ordures, veiller à la propreté des espaces publics, déneiger les routes et les trottoirs... Toutes ces missions sont de la compétence des services de la Propreté du Grand Lyon. Avec plus de 1800 agents mobilisés, la Direction de la Propreté est le plus important service du Grand Lyon en termes d'effectif. Il semble ainsi naturel que cette direction du Grand Lyon dispose d'outils d'analyses et de mesures de la propreté.

### 1.1. Une source unique de données

Le Grand Lyon nettoie de manière régulière les trottoirs, les caniveaux et les chaussées de l'espace public communautaire. Le nettoyage de base d'une voie recouvre à la fois le lavage mécanique de la chaussée, le balayage et le lavage (manuel ou mécanisé) du caniveau, le balayage et le lavage (manuel ou mécanisé) du trottoir. La problématique qui est la nôtre concerne la propreté des rues, elle s'attache donc plus spécifiquement au nettoyage des trottoirs qui peut s'effectuer par des moyens mécanisés (balayeuse de trottoir) ou manuellement par des agents à pied ou des équipes véhiculées. Face à la diversité des modes de nettoyage et la complexité de leur gestion, le Grand Lyon a exprimé la nécessité de remettre « à plat » les fréquences de nettoyage des trottoirs et caniveaux sur l'ensemble du territoire communautaire. Pour ce faire, la communauté urbaine a débuté au cours de l'année 2003 une importante réflexion sur l'élaboration d'une méthode d'attribution des fréquences de nettoyage de manière à assurer une transparence et une homogénéité des règles de nettoyage. Il s'agit de tendre vers un traitement équitable des fréquences de nettoyage sur l'ensemble du territoire communautaire. Cette démarche se démarque par son originalité puisqu'il n'existe, à notre connaissance, aucune autre réalisation de ce type au sein des collectivités ou des municipalités françaises. Dans la mesure où l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a largement contribué à l'accomplissement de cette méthode, nous avons pu bénéficier de la primeur de ces travaux. C'est donc avec l'accord de la Direction de la Propreté que nous avons pu utiliser la méthode d'attribution des fréquences de nettoyage et une partie des données cartographiques qui en découlent pour mesurer au mieux la qualité de vie quotidienne des Lyonnais.

### 1.2. Construction du jeu de données

La méthode cartographique des fréquences de nettoyage conjointement élaborée par la Direction de la Propreté du Grand Lyon et l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a été construite en trois étapes. La première étape des travaux menés concerna la réactualisation du tableau type de voie faisant correspondre le profil des voies et la fréquence de nettoyage. Il est apparu ainsi nécessaire de faire évoluer les définitions de voies établies par le Plan de Propreté de 1991 et d'ajuster certaines fréquences.

Tableau IV.13. Lien entre fréquence de nettoyage hebdomadaire et type de voie

N°	Nouvelles typologie des voies	Evolution par rapport au Plan de Propreté de 1991	Fréquence de nettoyage
----	-------------------------------	---	------------------------

			hebdomadaire
1	Voie active avec logements collectifs et activités attractives	La notion de « <i>commerce</i> » est élargie à celle « <i>d'activité</i> »	13
2	Voie active avec logements collectifs et activités de proximité et activités le dimanche	Nouvelle catégorie : rajout de la notion d'activités le dimanche de manière régulière et nouvelle fréquence	7
3	Voie active avec logements collectifs et activités de proximité	Changement du terme « <i>commerce de quartier</i> » en « <i>activités de proximité</i> » et modulation de la fréquence qui peut être 5 ou 6	5,5
4	Voie de liaison	Aucun changement	3
5	Voie résidentielle avec logements collectifs	Aucun changement	3
6	Voie résidentielle avec logements individuels	Aucun changement	2
7	Voie de zones industrielles avec logements	Aucun changement	2
8	Voie de zones industrielles sans logement	Sera peut être regroupée à terme avec la typologie précédente	2
9	Voie à caractère rural (sans trottoir) et avec logements individuels	Précision : rural se traduit par l'absence de trottoir	1
10	Voie à caractère rural (sans trottoir) et sans logement	Précision : rural se traduit par l'absence de trottoir	0,5

Source : Direction de la Propreté, Grand Lyon, 2002.

Ce tableau n'a pas été utilisé en état mais la seconde étape de l'étude a consisté en une traduction la plus fidèle possible du type de voie en données cartographiques. Il s'agit de faire correspondre cette connaissance théorique à la réalité du terrain et donc de trouver la typologie de chacune des voies. Pour ce faire, la méthode tient compte de la taille de la commune et de son attractivité. Il a été considéré qu'au-delà de 100 000 habitants, la commune est plus attractive car elle subit une fréquentation piétonne plus forte. Sur l'ensemble des cinquante-cinq communes du Grand Lyon, seules celles de Lyon et de Villeurbanne dépassent ce niveau. En dehors de ces deux communes, les centres ville et les centres de quartiers ont fait l'objet d'une attention particulière dans la mesure où ils sont susceptibles de connaître davantage de fréquentation.

La densité d'activités par tronçon de voie vient enrichir la réflexion. Une liste d'activités capables de générer un fort passage piéton a été élaborée à partir du fichier SIRENE de l'INSEE. Deux « *familles* » d'activités ont ensuite été distinguées. Les activités de proximité correspondent aux principales activités susceptibles d'attirer une population

locale non négligeable et assurant un service quotidien ou très régulier auprès des habitants. Elle recense entre autres les commerces d'alimentation de détail, les superettes, les salons de coiffure, les postes, les bureaux de tabacs, ... Les activités attractives sont celles dont la zone de chalandise dépasse les limites de la commune ou de l'arrondissement et dont la concentration s'assortie d'un fort trafic piétonnier. Il s'agit par exemple des banques et caisses d'épargne, les commerces d'équipement de la personne, d'équipement de la maison, supermarchés, les hypermarchés ou les restaurants. Cette notion d'activités attractives n'a de sens qu'à Lyon et Villeurbanne. En dehors de ces deux communes, les activités attractives correspondent davantage à des activités de proximité et sont comptabilisées comme telles. Une méthode de calcul de la densité d'activité par tronçon a enfin été élaborée par l'Agence d'urbanisme. Pour chacun des tronçons de voie (d'un carrefour au suivant), les activités préalablement listées ont été comptabilisées puis leur nombre a été divisé par le linéaire de la voie.

La densité de la population résidente par unité de tronçon a également été intégrée. Pour ce faire, la méthode choisie a été la suivante : la population des îlots INSEE (Recensement de la Population, 1999) a été répartie au prorata du nombre d'adresse de l'îlot. Chaque adresse et le poids démographique qu'elle représente sont ensuite affectés au tronçon de voie adjacent. Ce procédé n'est pas sans biais dans la mesure où il uniformise le territoire en matière d'habitat. Certains îlots ne sont pas homogènes car structurés à la fois par l'habitat individuel et collectif. Dans ce cas, la répartition du nombre d'habitants au prorata des adresses n'est pas juste puisqu'une partie de la population des immeubles va être affectée à des adresses d'habitat individuel. Compte tenu de la relative homogénéité de la morphologie urbaine de la commune de Lyon, cette faiblesse méthodologique demeure cependant limitée.

Les points stratégiques correspondant aux points « vitrine » du Grand Lyon ont fait l'objet d'une attention particulière. La salissure de ces lieux emblématiques a un effet immédiat sur l'image de la Communauté Urbaine « soit parce qu'un très grand nombre de personnes les remarque, et notamment des touristes, soit parce que des personnalités importantes les remarquent »<sup>142</sup>. La liste des points stratégiques a été proposée par chaque subdivision du Grand Lyon et validée par la direction. Puis ces points ont été renseignés sous forme de périmètres. Ces points stratégiques concernent par exemple les abords de la préfecture, le périmètre UNESCO avec en particulier la cathédrale de Fourvière, la Place Bellecour, la rue de la République, la Place des Terreaux et les deux gares de Part-Dieu et Perrache.

Une démarche identique a été menée afin d'identifier les « points du dimanche ». Il s'agit des endroits nécessitant un nettoyage le dimanche de part leur activité spécifique. C'est par exemple le cas de certains lieux de culte, des marchés, des bars-tabacs ouverts le dimanche, les manèges forains, ... Le tableau suivant recense l'ensemble de ces points pour la commune de Lyon.

Tableau IV.14. Nombre de points stratégiques et de points du dimanche

Arrondissements de	Nombre de points	Nombre de points du
--------------------	------------------	---------------------

<sup>142</sup> Direction de la Propreté, 2003, « Rapport Cartographies et fréquences ». Grand Lyon, 42 pages.

Lyon	stratégiques	dimanche
1 <sup>er</sup>	11	15
2 <sup>ème</sup>	21	32
3 <sup>ème</sup>	14	4
4 <sup>ème</sup>	2	3
5 <sup>ème</sup>	30	43
6 <sup>ème</sup>	5	4
7 <sup>ème</sup>	3	6
8 <sup>ème</sup>	4	0
9 <sup>ème</sup>	1	9
Total Ville	91	116

Source : Direction de la Propreté, Grand Lyon, 2003.

La démarche tient enfin compte de la densité de salariés dans les zones industrielles. La mesure de l'activité industrielle intervient pour la détermination de faible fréquence de nettoyage et n'intervient plus du tout au-delà d'une fréquence supérieure à deux passages par semaine. Les zones prises en compte correspondent aux zonages identifiés par le Plan d'Occupation des Sols comme les sites d'activités économiques, les pôles commerciaux périphériques, les pôles d'équipement, les zones ferroviaires, portuaires ou aéronautiques. Au sein de ces zones industrielles, deux types de tronçons ont été distingués :

- les tronçons traversant une zone industrielle peu dense, inférieure ou égale à 50 salariés par hectare ;
- et les tronçons traversant une zone industrielle dense, au-delà de 50 salariés par hectare.

La troisième et dernière étape de cette méthode réside dans l'élaboration d'un « *logigramme d'attribution des fréquences* »<sup>143</sup> de nettoyage. À partir des différents critères cités préalablement, une arborescence dichotomique a été construite pour aboutir, par une suite logique de questions, à la fréquence d'attribution de la voie. Les questions s'articulent de la manière suivante : « *si critère A = X, alors critère B, sinon, critère C* ». Sans entrer dans le détail de la construction de ce logigramme, il convient de préciser certains des résultats obtenus :

- les fréquences 13 (deux fois par jour 6 jours sur 7, plus un passage le dimanche) ne concernent que les communes de Lyon et Villeurbanne et uniquement les tronçons ayant une forte densité d'activités attractives ;
- la présence d'un point stratégique suffit à induire une fréquence minimale de 6 passages par semaine soit un passage par jour 6 jours sur 7, sans passage le dimanche) ;
- la présence d'un point du dimanche n'affecte que les zones déjà soumises à une

<sup>143</sup> Direction de la Propreté, 2003, « Rapport Cartographies et fréquences ». Grand Lyon, 42 pages.

fréquence 6 qu'ils font basculer en fréquence 7. Il n'existe en effet pas à ce jour de fréquences 3 ou 2 incluant un nettoyage le dimanche ;

à partir de la fréquence 2, les conditions d'attribution sont identiques sur l'ensemble du territoire dès lors qu'il ne se situe pas dans un centre de village.

La démarche permet ainsi d'identifier pour chacun des tronçons de voie la fréquence de nettoyage qui lui est appropriée. Celle-ci correspond bien à une fréquence globale car elle prend en compte le nettoyage des trottoirs et des caniveaux tous moyens confondus, qu'ils soient manuels ou mécaniques. Le tableau suivant résume les résultats de cette méthode et détaille les modes d'attribution des fréquences de nettoyage pour les communes de Lyon et Villeurbanne.

Tableau IV.15. Synthèses de l'attribution des fréquences de nettoyage pour Lyon et Villeurbanne

Types de fréquences	Modes d'attribution
F13	Attribuée en fonction de la densité de population mais uniquement en fonction du nombre d'activités attractives
F7	Attribuée aux zones ayant une forte activité de proximité (mais peu d'activités attractives) ou un point stratégique et ce quelque soit la densité de population, mais avec un point du dimanche
F6	Attribuée aux mêmes zones que la F7, mais sans point du dimanche
F3	Attribuée aux zones avec peu d'activités attractives, ni d'activité de proximité, ni de point stratégique mais ayant une densité démographique supérieure à 150 hab/ha
F2	Attribuée aux zones sans activité attractive, ni d'activité de proximité, ni de point stratégique et avec une densité comprise entre 60 et 150 hab/ha, ou une activité industrielle dense
F1	Attribuée aux zones sans activité attractive, ni d'activité de proximité, ni de point stratégique et avec une densité comprise entre 60 et 150 hab/ha, ou une activité industrielle peu dense
F0,25	Attribuée aux zones sans activité attractive, ni d'activité de proximité, ni de point stratégique, ni d'activité industrielle et avec une densité comprise entre 10 et 1 hab/ha

Source : Direction de la Propreté, Grand Lyon, 2003.

L'ensemble de cette démarche a donc pu donner naissance à la cartographie des fréquences de nettoyage. Cette base de données disponible depuis 2003 a été géoréférencée par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. Cette base étant de précision identique à celle du référentiel de notre analyse, aucun traitement complémentaire n'a été nécessaire.

## 2. Construction du critère de propreté et traitement de l'information

Sur l'ensemble de la base de données mise à notre disposition, nous avons sélectionné

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.



les informations concernant la commune de Lyon. Elle se compose d'un ensemble de près de 24 000 segments de voirie constitutifs des circuits des équipes de nettoyage. Les fréquences hebdomadaires de passage s'échelonnent de 0,25 (F0,25 correspond à un passage par mois) à 13 (F13 correspond à deux passages par jour sauf le dimanche où un seul passage est effectué). Il s'agit à présent d'adapter cette connaissance aux spécificités de notre problématique et aux contraintes de l'analyse spatiale qu'elle suppose.

## **2.1. Analyse spatiale**

Décrire l'impact du nettoyage des rues sur l'ambiance locale de propreté revient à évaluer l'effort moyen porté sur le nettoyage pour chaque unité de voisinage de notre référentiel. L'unité de voisinage a été fixée à 100 mètres. Nous avons ainsi focalisé l'analyse de la propreté sur un territoire volontairement restreint afin que celui-ci corresponde à l'espace approprié et pratiqué à pied. La propreté est en effet une qualité des cadres de vie qui s'apprécie visuellement. Il convient ainsi d'asseoir notre évaluation sur le territoire des déplacements journaliers, des cheminements piétonniers répondant à des pratiques quotidiennes. La source de données couvre un territoire plus vaste que celui de notre étude (les 55 communes de la communauté urbaine de Lyon). Cette disponibilité permet d'étendre l'analyse spatiale aux franges de la commune de Lyon sans se limiter aux découpages administratifs.

Pour mener à bien cette analyse spatiale, il convient pour chaque unité de voisinage de calculer puis d'attribuer au bâti qui le compose, une moyenne des fréquences de nettoyage. Ce calcul apparemment simple suppose pourtant un certain nombre de traitements préalables que nous devons développer.

## **2.2. Traitement de l'information**

L'évaluation de la propreté trouve sa traduction grâce à la méthode d'attribution des fréquences de nettoyage des tronçons de voie. Cependant les contraintes de notre analyse spatiale impliquent de transformer l'information brute dont nous disposons pour l'adapter aux logiques de notre référentiel. Pour ce faire, il est nécessaire d'établir une moyenne des fréquences dans l'unité de voisinage, pondérées par les longueurs des segments de voie impliqués. L'indice utilisé prend alors la forme suivante.

$$Freq_{moyenne} = \frac{\sum (L_i \times Freq_i)}{\sum L_i}$$

Où :  $Freq_i$  est la fréquence

$L_i$  est la longueur d'une portion de segment  
comprise dans la zone de voisinage.

© BARBARINO-SALINIER Natalia, 2004.

Figure IV.16. Formule de calcul de la moyenne des fréquences de nettoyage

Ainsi, si tous les segments au voisinage d'un bâtiment ont la même fréquence de nettoyage, l'indice reprendra cette valeur. Sinon, l'indice reflétera l'extension spatiale des différentes fréquences de nettoyage.

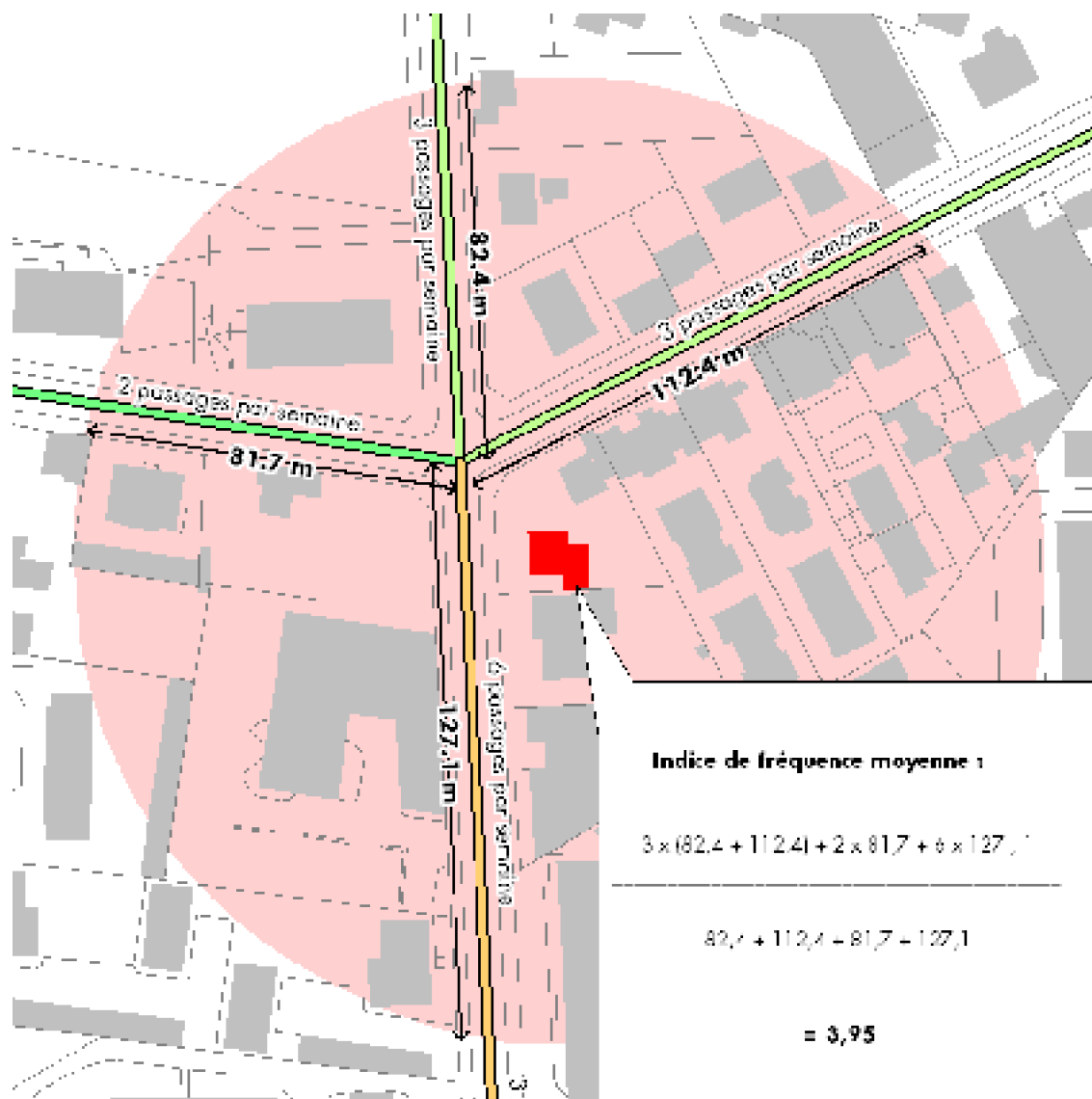


Figure IV.17. Exemple du traitement spatial des fréquences de nettoyage

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre la figure ci-dessus, pour chaque unité de voisinage, l'indice de fréquence moyenne est fonction de la longueur des tronçons et de leur fréquence de nettoyage. L'exemple présenté explique le mode de calcul de cet indice de fréquence moyenne. Le bâtiment considéré ici se trouve au sein d'une unité de voisinage structurée autour de 4 tronçons de longueur et de fréquence de nettoyage différentes (un tronçon de 81,7 mètres ayant une fréquence de 2 passages par semaine, 2 tronçons soit un total de 194,8 mètres de linéaire de voirie ayant une fréquence de 3 passages par semaine et un tronçon de 127,1 mètres ayant une fréquence de 6 passages par semaine). L'indice consiste alors à pondérer la fréquence de chaque tronçon en fonction de sa longueur pour calculer une fréquence moyenne de l'unité de voisinage. Dans ce cas, l'indice de fréquence moyenne affecté au bâti est de 3,95 passages par semaine.

Tableau IV.16. Fréquences de nettoyage, paramètres principaux des unités de voisinage

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

Variables	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart type
Fréquence de nettoyage	0	13	4,75	2,30

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Cette information permet ainsi d'évaluer la propreté des rues de la ville de Lyon à travers les différentes fréquences de nettoyage. Les paramètres statistiques des fréquences de nettoyage permettent ainsi d'apprécier la répartition des valeurs. Certes, la différence entre les valeurs extrêmes reste importante, mais la faible valeur de l'écart type par rapport à la moyenne traduit une certaine concentration des données autour de cette moyenne.

### 2.3. Limites de l'approche

Cependant, la méthode sur laquelle se base notre diagnostic et les résultats qu'elle a produit ne sont pas sans limites. Il convient dans un premier temps de préciser que cette méthode ne permet pas de distinguer la fréquence de nettoyage de la propreté effective. La propreté reste une notion évolutive et très subjective d'un individu à l'autre. Certaines personnes vont être essentiellement sensibles aux déjections canines alors que d'autres sont plus préoccupés par les détritiques qui jonchent les trottoirs ou par les sacs d'ordures ménagères non ramassés. Il semble donc particulièrement difficile de cerner la réalité perçue de la propreté.

De plus, l'effort de propreté en termes de fréquence de nettoyage ne correspond pas forcément à une réalité de propreté. Comme le constate la Direction de la Propreté, certaines rues sont à nouveau sales moins d'une heure après le passage de l'agent communautaire. Or il n'est pas souhaitable d'assurer un niveau de qualité très élevé de manière permanente pour des raisons évidentes de coût mais aussi pour des raisons d'éducation civique. Il semble que « *si la saleté appelle la saleté, le surnettoyage entraîne aussi la saleté* »<sup>144</sup>. Il a été vérifié par plusieurs municipalités (villes de Montpellier et de Boulogne-Billancourt) que le fait d'intensifier le vidage des corbeilles de propreté et le ramassage des sacs sauvages, conduisait une partie des habitants à ne plus utiliser les bacs de collecte des détritiques. La complexité du phénomène de propreté demeure donc difficilement saisissable.

Il n'est resté pas moins vrai que la traduction de la propreté en action et en régularité de passage s'impose comme une caractéristique incontestable de cette notion. La lisibilité de la propreté à travers les fréquences de nettoyage est plus qu'un facteur d'image. Pour la Direction de la Propreté, ces éléments sont de véritables critères d'appréciation pour les habitants et les élus. Il ne semble donc pas judicieux de raisonner en termes de résultats mais il est nécessaire de continuer à raisonner en termes de moyens. Le principe consistant à structurer la propreté et l'activité de nettoyage autour de la notion de fréquence reste donc cohérent et valable.

La principale limite de cette approche demeure dans le caractère programmatique de la base de données source qui ne reflète pas la situation réelle et actuelle du nettoyage

<sup>144</sup> Direction de la Propreté, 2003, « Rapport Cartographies et fréquences ». Grand Lyon, 42 pages.

des rues. Les résultats cartographiques proposent ainsi des fréquences théoriques optimales de nettoyage. Il peut en effet subsister un décalage entre les moyens octroyés et les besoins du terrain. Il s'agit donc moins de représenter la réalité de la propreté des rues qu'une modélisation de l'effort de nettoyage.

### 3. De la représentation cartographique des fréquences de nettoyage à la propreté des rues de Lyon

---

L'exploitation des données mobilisées a permis la production de deux cartographies. La première carte retranscrit une approche purement quantitative du phénomène et représente le nombre moyen de passage par semaine. La seconde carte correspond à la traduction qualitative de ces fréquences de nettoyage et propose d'évaluer la propreté des rues lyonnaises en fonction de l'effort d'entretien dont elles bénéficient.

#### 3.1. Analyse des disparités spatiales des fréquences de nettoyage

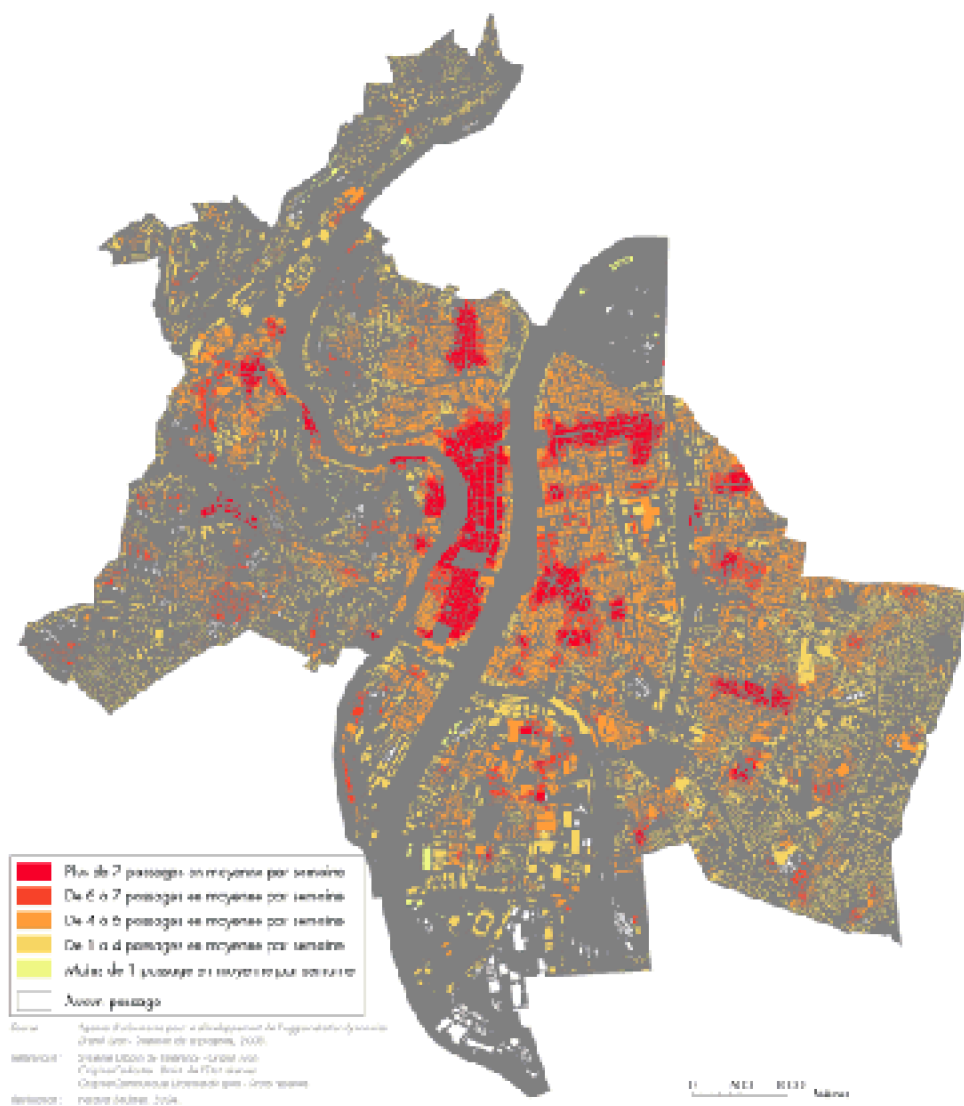
La **carte IV.24.** représentant la répartition spatiale des fréquences de nettoyage sur l'ensemble des rues de la ville de Lyon permet de hiérarchiser le territoire. D'une manière générale, la répartition fréquentielle prend la forme d'un emboîtement d'auréoles dans lesquelles les fréquences décroissent du centre vers la périphérie. Cette représentation permet alors d'identifier dans un premier temps les zones d'attractivité. Les fréquences de nettoyage les plus importantes (plus de 7 passages en moyenne par semaine) concernent ainsi les territoires attractifs et dynamiques de la ville. Nous distinguons clairement l'hypercentre lyonnais réparti de la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) au sud de la place des Terreaux proche de l'hôtel de ville (1<sup>er</sup> arrondissement). Des espaces plus restreints prenant la forme de cœurs de quartier ou de linéaires de voie se démarquent également par des fréquences de nettoyage particulièrement élevées.

Il s'agit de la zone autour de la Grande rue de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), des deux zones piétonnes de Saint Jean et de Saint Paul (5<sup>ème</sup> arrondissement), des bâtiments bordant le cours Richard Vitton de la place du Maréchal Lyautey au boulevard de Stalingrad avec une extension vers le sud autour de la rue Masséna (6<sup>ème</sup> arrondissement), de la zone proche de la place Gabriel Péri, des bâtiments au carrefour de l'avenue Jean Jaurès, du cours Gambetta et de l'avenue du Maréchal De Saxe, de la zone au croisement du cours Gambetta et de l'avenue Félix Faure proche de la place Aristide Briand (en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), des espaces de vie de part et d'autre de la rue de la Thibaudière de la rue d'Anvers à la place Saint Louis (7<sup>ème</sup> arrondissement), des pourtours de l'avenue des Frères Lumière de la rue Saint Gervais à la rue Bastié (8<sup>ème</sup> arrondissement), du centre de Vaise de part et d'autre de la rue Marietton (9<sup>ème</sup> arrondissement), des deux extrémités du cours Lafayette l'une proche des rues Molière et Pierre Corneille coté Rhône et l'autre proche de la rue Baraban à l'est (limite des 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements), et du tronçon de la rue Paul Bert au niveau de la Place Sainte Anne (3<sup>ème</sup> arrondissement).

Certaines unités géographiques plus petites sont également caractérisées par ces fréquences moyennes de nettoyage supérieures à 7 passages hebdomadaires. Il s'agit

d'une partie du quai Pierre Scize (5<sup>ème</sup> arrondissement), du quai Arloing (9<sup>ème</sup> arrondissement), de la zone bordant la rue de Saint Cyr proche de la gare routière de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), des bâtiments de part et d'autre de l'avenue Barthélemy Buyer proche de la zone d'activité de Champvert (limite des 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements), de la zone du Bachut proche de la mairie du 8<sup>ème</sup> arrondissement, de quelques points isolés autour de la Cité Administrative d'Etat, du centre commercial de la Part-Dieu (3<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que quelques petites zones éparses du 7<sup>ème</sup> arrondissement.

Au vue de la méthode utilisée et des moyens retenus pour le traitement de l'information, les zones précitées correspondent essentiellement aux zones attractives de chalandise dépassant les limites des besoins locaux, exerçant un rôle de polarisation avéré et dont la concentration s'assortit d'un fort trafic. Ces zones peuvent également être le résultat d'une localisation favorable dont l'unité de voisinage cumule des moyennes de fréquences avantageuses.



Carte IV-24 : fréquences de nettoyage des rues

Les territoires caractérisés par des fréquences de nettoyage entre 6 et 7 passages en moyenne par semaine correspondent essentiellement à des zones interstitielles. À l'exception de deux secteurs localisés dans les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements, ces fréquences concernent des espaces peu étendus en bordure des zones attractives. Ils sont caractérisés par une forte activité de proximité, par le voisinage de points stratégiques ou la présence d'une activité spécifique le dimanche. Ces « zones interstitielles » font le lien avec les vastes territoires concernés par des fréquences de nettoyage comprises entre 4 et 6 passages. Ce tissu constitue le « socle » de la ville et relie ainsi les différents secteurs attractifs. Ce large territoire correspond à des zones sans activités attractives et sans dynamisme dominical mais dispose soit d'une densité de population importante soit d'une densité d'activités de proximité assurant un service régulier et quotidien auprès des habitants.

Tel un gradient fréquentiel décroissant du centre de la ville vers sa périphérie, les zones en marge de la centralité se caractérisent par des fréquences de nettoyage nettement plus faible. L'extrémité du 3<sup>ème</sup> arrondissement, le sud des 2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements, les secteurs ouest des 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements ainsi que le côté Saône des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements sont marqués par des fréquences de nettoyage de moins de 4 passages en moyenne par semaine. Ces secteurs de la ville correspondent ainsi à des zones sans activité attractive, ni d'activité de proximité mais où la densité de population reste importante. Les zones d'activités industrielles bénéficient également de ces fréquences de nettoyage.

Enfin, il convient de préciser l'existence de bâtiments ne bénéficiant d'aucune fréquence de nettoyage. Cette faible portion du territoire semblant échapper à l'action publique de nettoyage correspond essentiellement à des domanialités spécifiques (casernes militaires, bâtiments de gendarmerie, ...).

Après l'examen détaillé des fréquences de nettoyage qui touchent les rues de la ville et l'analyse des disparités territoriales qui en découlent, il est à présent nécessaire d'apprécier l'effort d'entretien différencié que connaît le territoire lyonnais afin d'évaluer la propreté de ses rues.

### 3.2. Représentation de la propreté des rues de Lyon

La **carte V.25** représente les disparités de la propreté des rues de Lyon. Elle hiérarchise le territoire habité en fonction de l'effort d'entretien dont il fait l'objet. Celui-ci se structure en fonction de cinq classes réparties de la manière suivante :

- Effort d'entretien très important ;
- Effort d'entretien important ;
- Effort d'entretien intermédiaire ;
- Faible effort d'entretien ;
- Très faible effort d'entretien.

Cette cartographie correspond à la traduction qualitative des fréquences de nettoyage et propose ainsi la structuration territoriale de la « *propreté estimée* ». Au-delà de la

représentation de la propreté des rues, cette carte met en lumière les polarités spatiales, les zones de dynamisme et d'attractivité, les lieux emblématiques qui structurent le territoire de la ville de Lyon.

Basée sur des bornes de classes comparables à celles de la carte des fréquences de nettoyage, cette représentation cartographique montre globalement une forte concentration géographique de l'effort d'entretien. Les centralités avérées de la Presqu'île et de la rive gauche du Rhône ainsi que des centres plus secondaires focalisent l'effort d'entretien. Les territoires dynamiques attirants des flux considérables de population font ainsi l'objet d'une attention toute particulière et bénéficient par conséquent d'un effort d'entretien très important. Nous distinguons quatre entités caractéristiques :

- il s'agit bien évidemment en premier lieu de l'hyper-centre lyonnais. Celui-ci correspond à la vaste zone commerçante et parfois piétonne s'échelonnant de la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) aux pentes de la Croix-Rousse (1<sup>er</sup> arrondissement) incluant la place des Terreaux et les bâtiments proches de l'Hôtel de Ville ;
- le centre de la Croix-Rousse caractérisé par les bâtiments situés de part et d'autre de la Grande rue de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- les territoires bordants l'axe névralgique du cours Richard Vitton et son extension au sud-est sur le boulevard des Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le bassin de vie situé dans la continuité du pont de la Guillotière structuré à la fois par les bâtiments bordant très largement le cours Gambetta (en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) et de manière plus lacunaire par les bâtiments situés au croisement du cours Gambetta, de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue Maréchal de Saxe.





Carte IV-25 : la propreté des rues

Nous distinguons ensuite des unités de taille plus réduite mais dont l'enjeu reste comparable et qui bénéficient d'un effort d'entretien très important. Il s'agit tout d'abord de territoires emblématiques de la ville s'inscrivant dans la continuité de l'hyper-centre, à savoir les zones piétonnes du Vieux Lyon (quartier Saint-Jean et Saint-Paul du 5<sup>ème</sup> arrondissement) ou des points stratégiques plus isolés mais devant participer à l'image d'une ville propre. C'est par exemple le cas des bâtiments bordant le quai Pierre Scize (entre les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements) proches de l'église Saint-Paul, de la gare, des locaux des Archives Départementales et de la Place de l'Homme de la Roche ou les bâtiments localisés sur le quai Arloing Q. Chauveau proche du Conservatoire National de Musique (9<sup>ème</sup> arrondissement). Cet effort d'entretien concerne ensuite des cœurs de quartier d'étendue variable mais dont le dynamisme et l'attractivité sont tels qu'une intervention soutenue est nécessaire pour maintenir un « *bon niveau* » de propreté. Ces entités territoriales correspondent à des zones de chalandise capable de satisfaire les besoins quotidiens des habitants mais étant aussi en mesure d'attirer une population

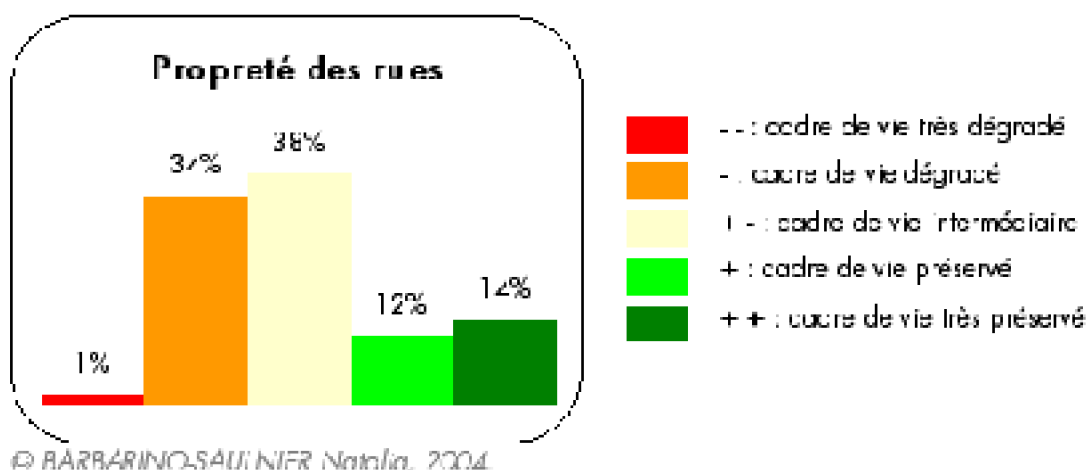
résidente plus éloignée. Elles polarisent ainsi l'activité et concentrent les déplacements. Nous pouvons ainsi citer :

- le centre urbain de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le bassin de vie de Monplaisir structuré par les bâtiments de part et d'autre de l'avenue des Frères Lumière (8<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- les bâtiments de part et d'autre de la rue Paul Bert proche de la place Sainte-Anne (3<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le cœur de quartier en limite de la commune de Villeurbanne situé à l'est du cours Lafayette (6<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que le territoire situé au croisement du cours Lafayette et de la rue Molière (en limite des 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) ;
- la zone du Bachut structurée par les bâtiments aux abords de la place du 11 Novembre 1918 entre l'avenue Berthelot et l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le cœur de quartier proche de la place Bir Hakeim au croisement de l'avenue Félix Faure et du cours Gambette (3<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le bassin de vie à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue de la Thibaudière jusqu'à la place Saint-Louis (7<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- et les bâtiments bordant la place du Moulin à Vent proche de la route de Vienne (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Les territoires bénéficiant d'un effort d'entretien particulièrement important pouvant ainsi répondre à un haut niveau de « *propreté estimée* » sont globalement peu nombreux. Ils ne représentent en effet que 14% des bâtiments habités de la ville de Lyon.

À partir de ces polarités, l'attention portée à la propreté décroît lentement. Les territoires qui leur sont immédiatement contigus forment ainsi des couronnes bénéficiant d'un effort d'entretien important. Ces bordures forment avec leurs centres des entités spatiales cohérentes dans laquelle l'intensité de l'effort pour la propreté commence à diminuer. Sans être proche de zone de polarité, certains territoires bénéficient cependant d'un important effort d'entretien. Il s'agit en effet du bassin de vie du Point du Jour proche de la place Bénédicte Tessier (5<sup>ème</sup> arrondissement), du centre de Saint-Just de part et d'autre de la rue de Trion (5<sup>ème</sup> arrondissement) et de deux territoires limités de Montchat proche de la place Ronde et de part et d'autre du cours du Docteur Long proche de l'avenue Lacassagne. Le reste des bâtiments répondant à cet effort important d'entretien est disséminé sur l'ensemble du territoire sans véritablement le structurer. Bien que globalement répartis de manière diffuse, 12% des bâtiments habités de Lyon répondent à ce niveau d'investissement.

Au total, un tiers du territoire habité fait l'objet d'une attention particulière pour maintenir un niveau de propreté adapté à la dynamique urbaine dont il est le support. Comme le montre le graphique décrivant la répartition des bâtiments habités en fonction de l'importance de l'effort d'entretien qui caractérise leur environnement, il convient de noter qu'une part importante du territoire répond à un investissement plus relatif.



Graphique IV.6. Importance de l'effort d'entretien : répartition des bâtiments habités

En effet, 38% des bâtiments habités lyonnais ont un voisinage entretenu sans que l'effort de propreté soit pour autant significatif. Ces territoires correspondent au substratum du centre de la ville et forment ainsi une large zone interstitielle qui relie les différentes polarités de la Presqu'île et de la rive gauche. Ceux-ci s'étendent d'ailleurs au-delà de ces deux zones attractives pour également atteindre les centralités plus secondaires. L'effort d'entretien intermédiaire caractérise ainsi un nombre important de bâtiments habités situés à l'est de la ville (zone au-delà des voies ferrées et le boulevard urbain traversant les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements), au sud de Lyon (partie méridionale des 2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements derrière les voies ferrées et l'autoroute) et un nombre plus limité de bâtiments habités à l'ouest (éparses dans le 5<sup>ème</sup> arrondissement et regroupés autour du centre de Vaise dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement). Ces territoires bénéficient ainsi d'un effort d'entretien supposé suffire à la propreté des espaces résidentiels. Il s'agit d'assurer la qualité des cadres de vie essentiellement résidentiels dont l'activité s'inscrit à l'échelle de la proximité sans vocation attractive, ni dynamisme particulier en les maintenant à un niveau de propreté « *adéquat* » à leur fonction « *d'habiter* ».

Il convient ensuite de noter que plus d'un tiers du territoire habité lyonnais ne bénéficie que d'un faible effort d'entretien. Il s'agit principalement de vastes territoires à l'ouest de la commune (sur les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements) et à l'est (partie orientale des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), d'une zone plus limitée proche de la Saône à l'ouest des 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements, puis les bords du Rhône en amont des ponts Winston Churchill et De Lattre de Tassigny avec une extension en direction de la montée de la Boucle (en limite du 4<sup>ème</sup> arrondissement et de la commune de Caluire-et-Cuire). Les bâtiments concernés par cette faiblesse d'entretien sont ensuite dispersés sur le reste du territoire souvent proches des zones d'activités, des zones industrielles ou de grandes infrastructures. Le caractère très résidentiel de ces cadres de vie semble induire un investissement limité pour l'entretien des rues. Ce faible effort d'entretien caractérise donc des territoires moins densément peuplés où l'activité et les commerces de proximité sont plus rares qu'ailleurs.

Nous pouvons enfin noter que seule une infime part du territoire lyonnais est imputée

d'un très faible effort d'entretien. 1% des bâtiments habités reste ainsi en marge d'une dynamique de propreté. Ces territoires correspondent pour la majorité à des cas isolés et spécifiques de l'armature urbaine. Il s'agit par exemple des bâtiments situés dans l'enceinte du parc de la Tête d'Or dont une partie seulement est habitée (6<sup>ème</sup> arrondissement), de la caserne militaire Sergent-Blandan (7<sup>ème</sup> arrondissement), des résidences de l'Île Barbe (9<sup>ème</sup> arrondissement) ou des bâtiments de gendarmerie dont certains sont habités (2<sup>ème</sup> arrondissement).

Globalement, cette représentation cartographique, au travers de l'importance différenciée des efforts d'entretien, hiérarchise les traitements dont bénéficie l'espace pour aspirer à la propreté et priorise par là même les cadres de vie en fonction de leur densité, de leur dynamisme et de leur attractivité. Cette information renseigne considérablement sur la propreté escomptée et sur le niveau de qualité attendu. La propreté telle qu'elle est représentée ici reste profondément liée à la morphologie et à la fonctionnalité des territoires. Il s'agit davantage de la représentation d'une « *propreté de fonction* » que d'une propreté réelle ou effective.

## CHAPITRE VII. Les équipements scolaires lyonnais

Le lien entre la ville et l'école au sens large du terme fait référence à une relation historique. Comme l'explique A. HENRIOT-VAN ZANTEN, la première dimension « *pour comprendre l'interaction ville-école est celle de la relation historique entre l'émergence et le développement des villes et la constitution progressive d'un réseau d'établissements d'enseignement* »<sup>145</sup>. Bien qu'il existe des décalages temporels entre l'urbanisation et la scolarisation de la population et de profondes différences dans les modes d'intervention de l'Etat dans le domaine de l'urbanisation et de l'éducation, ces deux piliers de la vie sociale restent corrélés. La mise en œuvre de la carte scolaire après la deuxième guerre mondiale témoigne par exemple de l'interaction entre l'aménagement urbain et l'expansion du système scolaire.

Dans l'espace local, un intérêt particulier est souvent accordé à l'école. Les dynamiques scolaires participent et conditionnent tout d'abord les dynamiques urbaines. Au même titre que se loger, se nourrir, se soigner, se divertir, l'éducation est l'une des « *nécessités* » fondamentales à laquelle le milieu urbain doit répondre. Les structures d'enseignement contribuent également à la représentation de la ville et à la construction de l'image des territoires. Les représentations de l'école déterminent par conséquent les perceptions de la ville et de ses usages.

Dans les représentations à la fois citadines et professionnelles, les équipements éducatifs participent considérablement à la qualité de vie quotidienne. La qualité des cadres de vie semble donc dépendre de l'accès proposé aux équipements scolaires. En ville, « *l'éducation, comme les autres services, peut être appréhendée comme un marché*

---

<sup>145</sup> HENRIOT-VAN ZANTEN A., PAYET J-P., ROULLEAU-BERGER L., 1994, L'école dans la ville. Accords et désaccords autour d'un projet politique. Paris, Editions L'Harmattan, 192 pages.

qui offre en ses divers emplacements des prestations différentes sous une dénomination commune »<sup>146</sup>. L'enjeu de notre démarche est par conséquent d'apprécier la répartition des équipements scolaires afin d'évaluer la qualité de vie quotidienne. Pour ce faire, il est alors nécessaire d'analyser la distribution des ressources éducatives au sein de l'espace urbain lyonnais.

## 1. Les ressources éducatives : un nécessaire recueil de données

---

La question qui nous intéresse ici est celle de l'accès et du choix des équipements scolaires mis à disposition au sein de la ville de Lyon. Le diagnostic de la qualité de vie faisant l'objet de notre démarche nécessite l'étude de « l'offre d'enseignement scolaire ». Il s'agit par conséquent de mettre en évidence la structuration du réseau scolaire local et d'analyser la distribution des équipements éducatifs, à savoir les écoles maternelles, les écoles primaires, les collèges et les lycées. Pour ce faire, nous avons besoin de mobiliser des informations complémentaires mais gérées par des autorités distinctes.

### 1.1. Les équipements scolaires : des sources de données non centralisées

Pour qualifier le territoire en fonction de la disponibilité de son réseau scolaire, il est nécessaire de disposer de deux types d'information :

- la localisation précise des différents équipements scolaires d'une part,
- et le périmètre de recrutement de chacun des établissements recensés d'autre part.

La localisation précise des établissements est une information incontournable pour l'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Cependant, cette connaissance n'est pas en soi suffisante. Il est en effet nécessaire de replacer l'établissement dans son contexte et de prendre en compte la réalité de son usage. L'aire de recrutement des différents établissements permet ainsi de considérer les équipements scolaires à travers leur fonctionnement réel et d'envisager la manière dont ils structurent le territoire. La carte scolaire s'impose alors comme un outil prévisionnel pour l'Education Nationale. Il s'agit d'un périmètre contraignant l'affectation des élèves aux différents établissements en fonction de leur lieu de résidence. Il permet ainsi de gérer les flux d'entrées et de sorties des élèves et de prévoir les ouvertures ou fermetures de section ou de classe. Au départ, la carte scolaire reposait sur l'idée simple que les différents établissements scolaires étaient relativement homogènes, mais force est de constater que pour des raisons multiples, il peut exister de très grands écarts de niveaux. Aujourd'hui, cet outil prospectif de gestion et de planification scolaire est considérablement mis à mal par les logiques d'évitement scolaire qui deviennent de plus en plus nombreuses. Malgré les limites de ces sectorisations, celles-ci correspondent néanmoins à une réalité de fonctionnement territorial que nous ne pouvons ignorer.

La recherche des données concernant les établissements et leurs aires de recouvrement n'est pas une quête aisée dans la mesure où l'ensemble des équipements

---

<sup>146</sup> Annales de la Recherche Urbaine, 1997, « L'école dans la ville ». N°75, Paris, 175 pages.

scolaires ne répond pas aux mêmes autorités. Par conséquent, les sources de données les concernant sont gérées par des instances différentes. Nous avons été contraints de centraliser une information qui, bien que traitant d'un même objet, se trouve répartie sur plusieurs structures.

Les établissements préélémentaires et élémentaires sont sous autorité locale. Les écoles maternelles et les écoles primaires sont ainsi sous la responsabilité de la Ville de Lyon. Le recensement et la gestion des établissements ainsi que la réalisation de la sectorisation des écoles maternelles et primaires sont pris en charge par la Délégation Générale aux Affaires Sociales, à l'Education et à l'Enfance de la Ville de Lyon. Les collèges et les lycées, sont quant à eux sous responsabilité nationale. La gestion de l'information les concernant est ainsi traitée par l'Académie de Lyon qui correspond à une circonscription de l'Education Nationale. Ce sont par conséquent les autorités académiques qui sont compétentes pour définir les périmètres de recrutement de chaque établissement du second degré en fonction des orientations prises par le Conseil Général en ce qui concerne les collèges et par le Conseil Régional pour les lycées.

Pour reconstituer l'ensemble des données nécessaires à l'évaluation des ressources éducatives, nous avons ainsi pris contact avec les différentes instances compétentes, à savoir :

- la Ville de Lyon pour la localisation et la sectorisation des écoles maternelles et primaires,
- le rectorat de l'Académie de Lyon pour la localisation des autres établissements,
- ainsi que l'Inspection Académique du Rhône de l'Académie de Lyon pour les périmètres de recrutement des collèges et lycées.

C'est donc à partir de ces sources d'informations disparates que nous avons entrepris l'élaboration d'une base de données complète, cohérente et homogène recensant l'ensemble des établissements scolaires jugés nécessaires à la qualité de vie du quotidien et capable de rendre compte de la réalité spatiale de leur fonctionnement. Il s'agit par conséquent d'engager la construction du jeu de données pouvant donner corps à l'analyse de la distribution des ressources éducatives sur le territoire lyonnais.

## **1.2. Construction du jeu de données**

La construction du jeu de données s'est établie en deux temps. La première étape a consisté en l'inventaire de l'information concernant la localisation des établissements scolaires afin d'identifier leur répartition géographique sur l'ensemble du territoire lyonnais. Pour les établissements préélémentaires et élémentaires, nous avons bénéficié de la mise à disposition de la base de données géolocalisées établie par les services de la Ville de Lyon. Nous avons par conséquent récupéré les informations disponibles sous forme de table MapInfo. Cette base de données géoréférençant l'ensemble des écoles maternelles et primaires publiques de la ville de Lyon pour l'année scolaire 1999/2000 a pu être réutilisée directement sans modification ou traitement préalable.

Pour les collèges et les lycées, l'information concernant la localisation des différents

établissements gérée par l'Académie de Lyon ne bénéficie pas d'un traitement informatique spécifique. Le Rectorat de Lyon a donc consenti à transmettre les données relatives à l'adressage des collèges et des lycées pour l'année scolaire 1999/2000 sous forme de fichiers Excel à l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise qui en a assuré le géoréférencement. Au sein de cette base de données, nous avons procédé à un certain nombre de sélections. Pour les collèges, nous n'avons retenu que les établissements publics. En ce qui concerne les lycées, seuls les établissements d'enseignement secondaire général publics ont été considérés. À partir de ces différents matériaux, nous avons donc constitué une base de données géographique de localisation homogène et globale de la ressource éducative publique disponible sur la commune.

La seconde étape a concerné le tracé des aires de recrutement des différents établissements. De la même manière, nous avons dû gérer un profond différentiel de gestion et de traitement de l'information. Les services de la ville de Lyon disposent en effet de périmètres de recouvrement numérisés. Cette base de données particulièrement bien renseignée a été mise à notre disposition ce qui nous a permis de l'intégrer directement à notre analyse. Cependant, l'information concernant les aires de recrutement des collèges et lycées n'est pas géoréférencée par l'Académie de Lyon. Cette donnée nous a été transmise sous forme de liste papier. La mise à disposition de ces renseignements a été un atout considérable mais cette source d'information n'a pu être utilisée en état. Nous avons ainsi procédé au géoréférencement de l'ensemble des aires de recrutement.

À l'issue de ces traitements préalables, un jeu de données homogène a donc été construit par adjonction de connaissances disparates constituant ainsi la seule base centralisatrice de l'information décrivant l'offre du réseau scolaire local.

## **2. Construction de l'approche de l'offre scolaire et traitement de l'information**

---

Pour apprécier au mieux l'offre scolaire, la base de données décrite précédemment doit permettre d'initier une approche pragmatique et opérationnelle du sujet. Il s'agit de restituer la réalité de la distribution des ressources éducatives dans l'espace communal de la ville de Lyon en tenant compte de l'accès et du choix des équipements scolaires et de l'éventuelle continuité du cursus d'enseignement. Pour ce faire, il convient de préciser les modalités de l'analyse spatiale qui ont été menées et de développer les traitements nécessaires à la représentation cartographique des indicateurs pour ensuite discuter des limites de l'exercice.

### **2.1. Analyse spatiale**

La phase d'analyse spatiale des disparités scolaires consiste à interpréter l'impact de la répartition du réseau scolaire local sur l'ensemble du territoire. Pour étudier précisément l'interaction entre la réalité des logiques de peuplement et les logiques scolaires à une échelle très localisée, nous avons tenu compte à la fois de la proximité des établissements et de la sectorisation à laquelle ils sont soumis.

L'emprise des établissements scolaires fait implicitement référence aux notions de proximité et d'accessibilité. Il convient donc dans un premier temps de déterminer la distance de voisinage pertinente pour ce thème spécifique des structures d'enseignement. Comme l'explique N. DIDIER et J-P. TROCHE<sup>147</sup>, la distance que les individus sont susceptibles de parcourir à pied reste liée à la fréquence des déplacements. Celui qui s'effectue du domicile à l'école est un déplacement quotidien. Il a été établi qu'en moyenne, « *les déplacements journaliers oscillent entre 100 et 300 mètres* ». La distance de l'unité de voisinage a donc été fixée à 300 mètres. Cette distance semble par ailleurs assez consensuelle pour l'analyse des ressources éducatives. Ce périmètre de 300 mètres a par exemple été utilisé lors de l'étude menée par A. HENRIOT-VAN ZANTEN<sup>148</sup> pour analyser les structures scolaires de la commune d'Oullins ou celle menée par l'Ecologie Urbaine du Grand Lyon<sup>149</sup> traitant des indicateurs de mixité des fonctions urbaines abordant précisément l'accessibilité aux établissements scolaire publics des cinquante-cinq communes de la Communauté Urbaine de Lyon. L'identification de ce périmètre de 300 mètres autour de chaque bâtiment représente en moyenne « *un trajet de 5 minutes effectué à pied à une vitesse de 3 km/heure* »<sup>150</sup>. Cette vitesse de déplacement prend en compte la spécificité de la population concernée, à savoir des enfants ainsi que des adultes accompagnés de très jeunes enfants.

L'analyse spatiale de l'offre d'enseignement ne se limite pas à l'identification d'une unité de voisinage adaptée. À ce référentiel géographique s'ajoute la nécessité d'intégrer à l'analyse spatiale les contraintes de la sectorisation scolaire.

<sup>147</sup> DIDIER N., TROCHE J-P., 2001, Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.

<sup>148</sup> HENRIOT-VAN ZANTEN A., PAYET J-P., ROULLEAU-BERGER L., 1994, L'école dans la ville. Accords et désaccords autour d'un projet politique. Paris, Editions L'Harmattan, 192 pages.

<sup>149</sup> Grand Lyon, 2001, « Thème "cadre de vie". Indicateur "mixité des fonctions urbaines" ». Ecologie Urbaine, Observatoire de l'environnement, 19 pages.

<sup>150</sup> Grand Lyon, 2001, « Thème "cadre de vie". Indicateur "mixité des fonctions urbaines" ». Ecologie Urbaine, Observatoire de l'environnement, 19 pages.



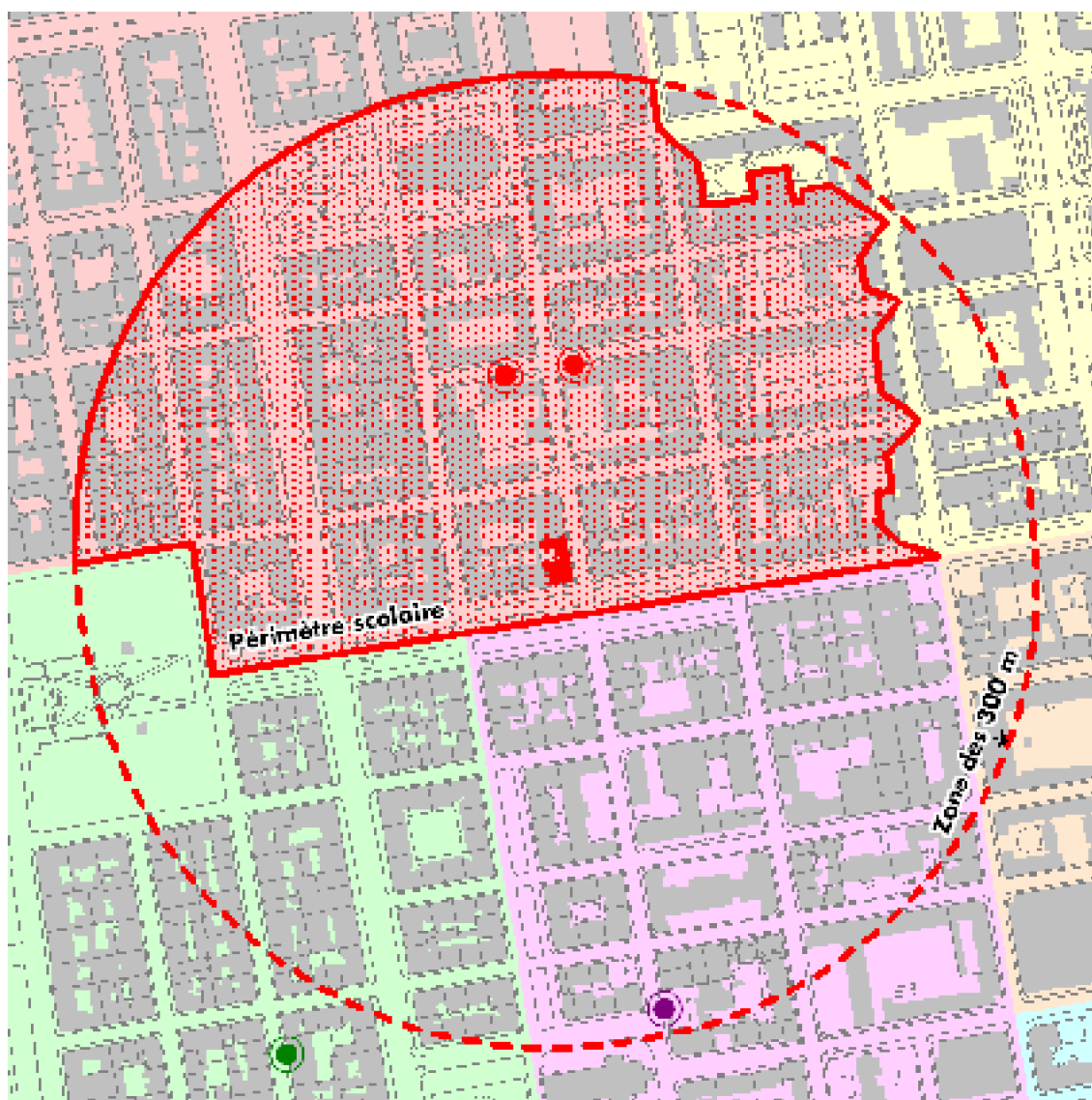


Figure IV.18. Exemple du traitement spatial des ressources éducatives

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Comme le montre la figure ci-dessus, pour chacun des bâtiments, l'analyse considère la présence des établissements scolaires au sein de l'unité de voisinage de 300 mètres mais limite l'affectation de ces structures à la réalité de leur fonctionnement en prenant appui sur les contraintes de la carte scolaire. L'exemple décrit montre que le bâtiment concerné, identifié en rouge, dispose au sein de son unité de voisinage de trois établissements scolaires. Cependant, la prise en compte des périmètres scolaires démontre qu'en pratique, ce bâtiment se trouve limité dans ses attributions scolaires à seulement deux établissements. Ce procédé d'analyse spatiale combinée permet ainsi de considérer l'emboîtement des échelles en restituant le plus justement possible la réalité du fonctionnement spatial des équipements éducatifs et par conséquent d'en optimiser la représentation.

Il convient enfin de signaler que nous n'avons pas limité le traitement de l'information

au simple périmètre de la ville de Lyon. Nous avons ainsi pris en considération les rares cas de collèges localisés sur les communes de Villeurbanne, de Caluire ou Vénissieux dont l'aire de recrutement s'étend sur la commune de Lyon. Cette configuration constitue donc une exception que nous n'avons cependant pas voulu négliger.

## 2.2. Traitement de l'information

L'analyse spatiale consiste alors, sur ces aires de chevauchement (unité de voisinage et sectorisation scolaire), à évaluer deux indicateurs spécifiques. Nous avons dans un premier temps considéré la « *densité* » du réseau scolaire local. Ainsi, nous avons procédé au comptage du nombre d'établissements scolaires présents dans la zone de voisinage étudiée répondant à la contrainte des affectations imposée par la localisation de chaque bâtiment. Cette approche par l'importance du nombre de structure présente sur le territoire, bien que renseignant sur l'ampleur de l'accès aux équipements, nous est apparue insuffisante pour aborder l'offre d'enseignement.

Dans un second temps, nous avons ainsi tenu à compléter cette étude de répartition par l'analyse plus transversale de la continuité de l'enseignement. Nous avons appuyé notre démarche sur une idée simple : si la présence des différents équipements scolaires, à savoir les écoles maternelles, les écoles primaires, les collèges et les lycées, est un critère structurant de la qualité de vie quotidienne, il semble évident que l'accès à des équipements de degrés différents constitue un atout supplémentaire incontestable. Disposer par exemple à proximité du lieu de résidence d'une école maternelle et d'une école primaire semble être plus avantageux que la proximité de deux écoles maternelles. Dans le même ordre d'idée, il apparaît plus favorable d'être concerné par la présence d'une école primaire et d'un collège que par une école maternelle et un collège. La « *diversité raisonnée de l'offre* » donnant lieu à une possible continuité du cursus d'enseignement correspond ainsi à un élément important de l'évaluation des ressources éducatives.

La continuité de l'enseignement a ainsi été évaluée par comptage du nombre de types d'établissements différents présents au sein de l'unité de voisinage. Celle-ci se répartie sur une échelle de 1 à 4 : la continuité maximum correspond à la présence de 4 types d'établissement permettant l'accès à un cursus complet alors que les bâtiments caractérisés par l'absence de continuité scolaire ont accès à un seul type d'équipement.

À partir de ces deux indicateurs simples de répartition et de continuité des équipements scolaires, un indicateur de synthèse de « *qualité de l'offre d'enseignement* » a été construit. Cet indicateur reflète à la fois la « *densité* » du maillage scolaire et sa complémentarité.

## 2.3. Limites de l'approche

Comme nous venons de l'expliquer, l'étude des ressources éducatives se limite à l'évaluation d'un niveau d'équipement qui à lui seul détermine l'offre d'enseignement. Cependant cette approche ne tient pas compte de la qualité des établissements considérés. Comme l'explique A. HENRIOT-VAN ZANTEN<sup>151</sup>, les attentes et les stratégies vis-à-vis de la scolarisation « *se sont profondément transformées au cours des*

*vingt dernières années* ». De nouvelles exigences se portent sur le système de formation tant du point de vue des certifications que du contenu même des enseignements et des méthodes de travail. L'école n'est plus seulement l'institution de l'éducation, elle devient également le lieu structurant de l'épanouissement des enfants. Bien évidemment, les structures scolaires doivent doter les élèves du meilleur niveau possible « *pour laisser ouvert le plus grand nombre d'opportunités scolaires et professionnelles* » mais les choix de scolarité dépendent également du rôle que « *les parents attribuent à l'expérience scolaire dans l'épanouissement personnel de leur progéniture* ». Les stratégies de scolarisation sont ainsi de plus en plus élitistes. L'exigence grandissante des parents à l'égard de l'école se porte donc sur la qualité de l'enseignement et par conséquent sur la valeur du corps enseignant, la qualité de l'ambiance de l'établissement qui sous-tend sa fréquentation et bien évidemment sa sécurité.

Ces nouvelles logiques d'appréciation de la qualité des enseignements influencent considérablement le choix de l'établissement. La simple étude de la répartition des ressources scolaires et de la proximité des établissements semble ainsi loin des réelles préoccupations des parents d'élèves, de leurs stratégies et de leurs moyens d'action. La distribution spatiale du réseau d'enseignement ne restitue qu'une partie de la réalité des stratégies sociales et spatiales de scolarisation. L'approche par la proximité scolaire ne permet pas d'inclure à l'analyse les logiques d'évitement pourtant de plus en plus nombreuses surtout en ce qui concerne les collèges. Ces stratégies donnent lieu soit au recours à l'enseignement privé, soit à des pratiques de scolarisation « *hors secteur* » (demande de dérogation à la carte scolaire, changement de domiciliation, ...). Bien que cette approche de l'offre scolaire par l'emprise locale des établissements renseigne singulièrement sur les disponibilités du territoire, elle ne prend cependant pas en compte la qualité des établissements (calcul de performance ou niveau perçu), le « *climat* » qui y règne et l'image dont ils bénéficient.

La seconde limite de l'exercice est d'ordre plus technique. Pour l'ensemble des quatre niveaux scolaires étudiés (maternel, primaire, collège, lycée), le référent spatial est identique. L'unité de voisinage de 300 mètres a été fixée de manière constante. Celle-ci répond précisément aux logiques de proximité des écoles maternelles et primaires. Cependant, cette dimension spatiale semble moins vraie pour les collèges et peut encore davantage être remise en cause pour les lycées. Mais faute d'études comportementales spécifiques permettant d'établir un élargissement progressif de l'éloignement acceptable et accepté de l'école maternelle au lycée, nous avons été dans l'incapacité de faire évoluer la taille de l'unité de voisinage.

### 3. Analyse de la distribution des ressources éducatives dans l'espace urbain lyonnais

---

L'offre scolaire semble déterminante pour la qualité de vie quotidienne. Pour cerner au mieux la structuration du réseau éducatif et estimer son impact sur l'ensemble du territoire lyonnais, nous avons réalisé un jeu de six cartographies décrivant très précisément

<sup>151</sup> Annales de la Recherche Urbaine, 2003, « Les infortunes de l'espace ». N°93, Paris, 190 pages.

l'armature scolaire de la commune. Une analyse spécifique a tout d'abord été menée pour chaque type d'établissement (maternel, primaire, collège et lycée). Celle-ci a ensuite été suivie d'une analyse synthétique caractérisant la globalité de l'offre scolaire et la continuité de l'enseignement afin de mettre en évidence les disparités spatiales des ressources éducatives de la ville de Lyon.

### 3.1. Répartition géographique des établissements scolaires lyonnais

Il s'agit tout d'abord de porter un regard précis et détaillé sur l'ensemble des différents types d'équipements scolaires, à savoir les écoles maternelles, les écoles primaires, les collèges et les lycées. Il s'agit ainsi d'évaluer l'impact de la répartition des équipements scolaires afin de mettre en lumière les disparités scolaires qui caractérisent l'espace lyonnais.

#### 3.1.1. Les écoles maternelles

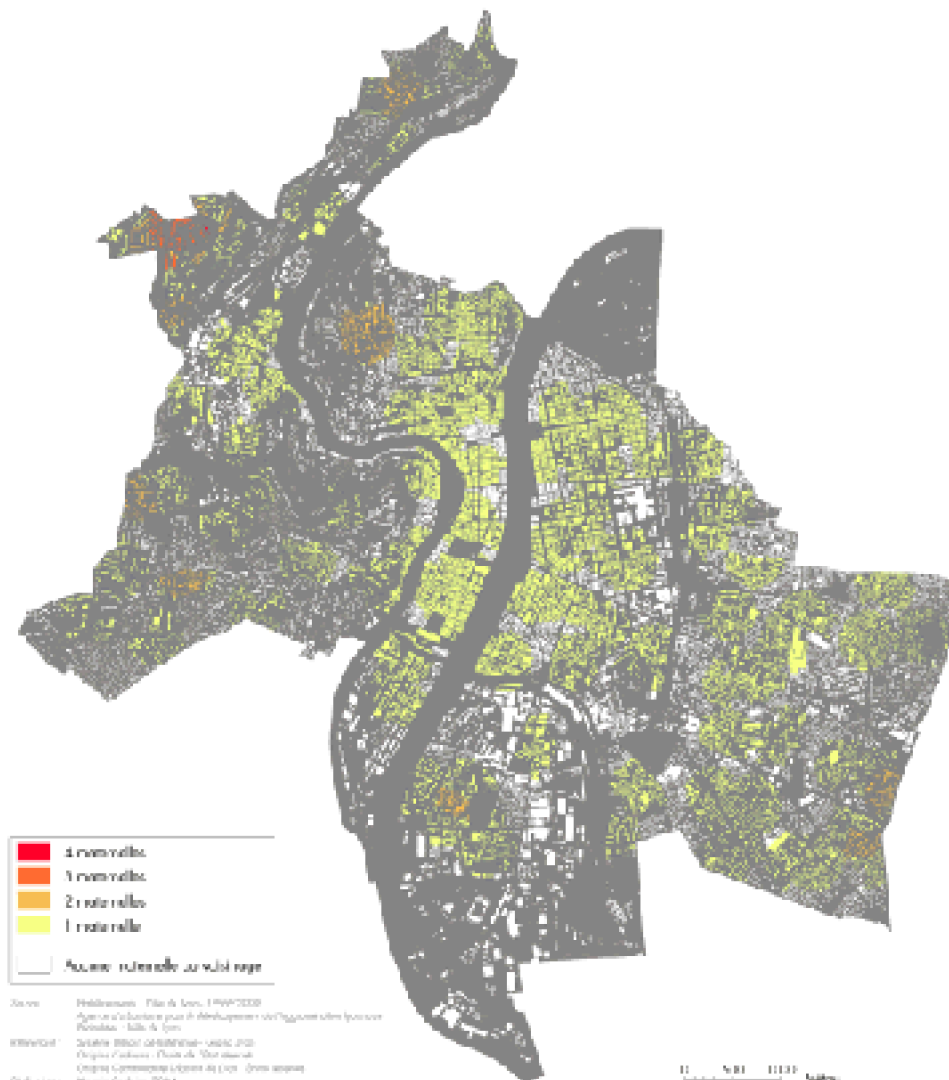
La **carte IV.26.** présente la répartition des écoles maternelles lyonnaises. Globalement, l'analyse de leur distribution montre que l'espace lyonnais est largement couvert. Le maillage du réseau des écoles maternelles reste dense. Cette catégorie d'établissement doit, par obligation réglementaire, se trouver à proximité du lieu de résidence de leurs élèves ce qui explique leur relative équipartition sur le territoire. La majorité des bâtiments de la ville de Lyon ont ainsi accès à une école maternelle.

L'étude plus précise de la structure de l'offre préélémentaire permet d'affiner l'analyse de l'accès de proximité aux écoles maternelles. Celle-ci met tout d'abord en évidence des bâtiments bénéficiant d'une situation privilégiée leur donnant accès à plusieurs établissements scolaires. Les bâtiments situés dans l'aire de recrutement de multiples structures d'enseignement sont cependant peu nombreux. La possibilité de choisir son établissement n'est offerte qu'à une minorité. Les bâtiments situés dans le secteur de Saint-Rambert, de la Sauvegarde et du Château (9<sup>ème</sup> arrondissement), les secteurs à l'est de Champvert et du Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement), ceux proches de la place Picard à la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), un nombre réduit de bâtiments proches de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) et ceux dans le secteur de Mermoz de part et d'autre de l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement) ont ainsi accès à deux écoles maternelles. Le secteur de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement) s'impose enfin comme un secteur particulièrement favorisé : les bâtiments bénéficient ainsi d'un accès à trois voire même quatre écoles maternelles. Cette densité scolaire reste néanmoins une offre exceptionnelle.

La distribution géographique des écoles maternelles montre l'existence d'un tissu interstitiel exclu de l'offre scolaire préélémentaire. Ce phénomène concerne néanmoins plus de 44% des bâtiments de la ville de Lyon. Il convient de plus de préciser que l'importance de cette trame urbaine discontinue croît en s'éloignant du centre. Pour la Presqu'île et le centre de la rive gauche, l'éloignement à l'offre scolaire reste marginal mais le nombre de bâtiments concernés par cette pénurie d'établissement augmente en périphérie de la commune.

Finalement, l'emprise géographique des écoles maternelles est un élément quelque

peu discriminant qui conditionne la qualité des espaces de vie quotidiens. La répartition de ce réseau scolaire entraîne par conséquent des disparités spatiales quant à la proximité de l'offre d'enseignement maternel.



Carte IV-26 : les écoles maternelles au voisinage des bâtiments

### 3.1.2. Les écoles primaires

La **carte IV.27**, présente la répartition spatiale des établissements d'enseignement élémentaire. L'emprise de ces équipements couvre une large part du territoire lyonnais. La majorité des bâtiments ont ainsi accès à une école primaire. Globalement, cette représentation cartographique du réseau scolaire élémentaire fait état d'une structuration plus hétérogène. Les disparités spatiales sont, par deux aspects, plus importantes pour les écoles primaires qu'elles ne le sont pour les écoles maternelles.

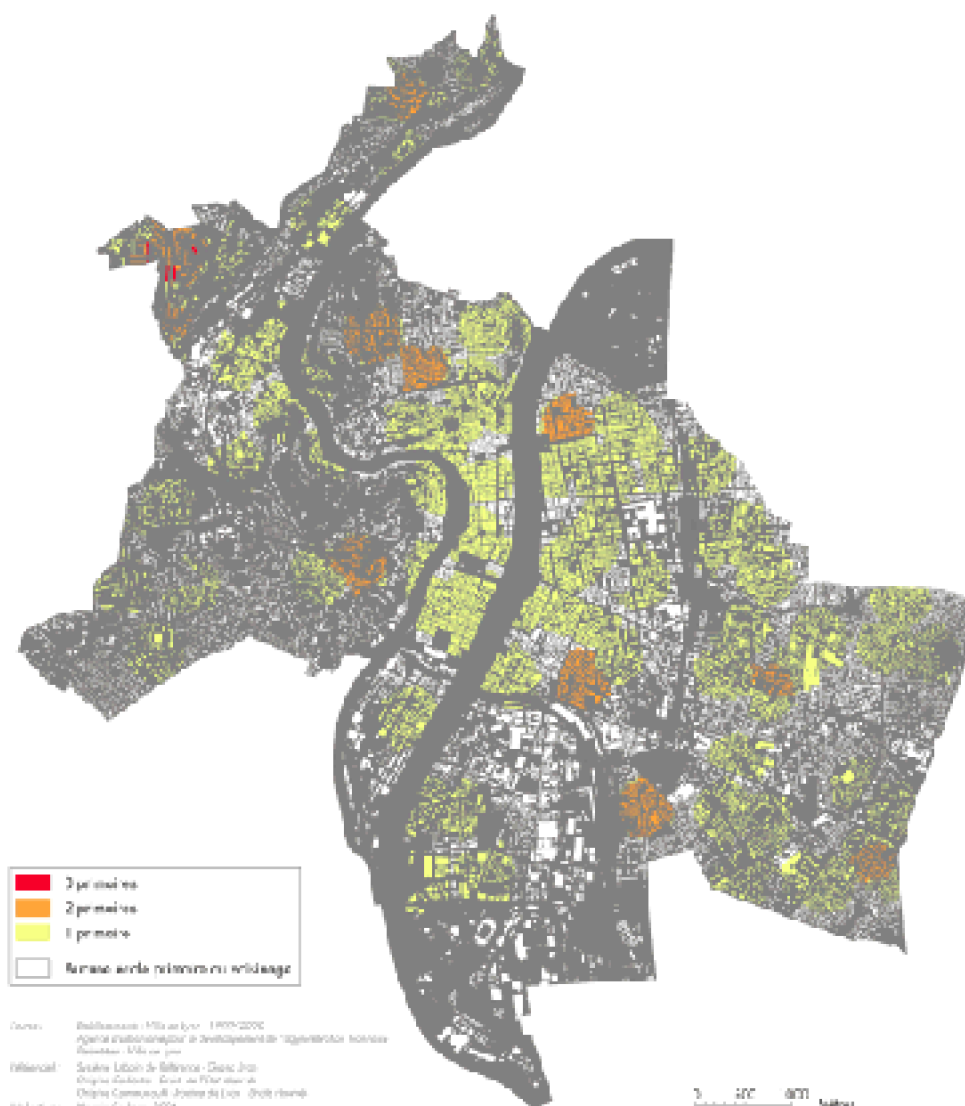
Les territoires privilégiés par une offre multiple d'établissements sont tout d'abord plus nombreux. Au total, neuf secteurs de la ville de Lyon ont ainsi le choix entre deux

écoles primaires. Il s'agit :

- du secteur de Saint-Rambert (9<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du secteur de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du secteur au nord du boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- des bâtiments proches de la place Camille Flammarion de part et d'autre de la rue Hénon (4<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du large secteur entre la rue Duquesne et le cours Franklin Roosevelt (6<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- des bâtiments répartis entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Garibaldi au sud de la place Saint-Louis (7<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- du secteur du Grand Trou situé autour de la place Belleville (8<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- de la zone limitée par l'avenue du Général Frère et l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- et du secteur plus retreint de Monplaisir-Lumière au nord de la place Ambroise Courtois (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements).

L'ensemble de ces bâtiments bénéficie par conséquent d'une distribution avantageuse des équipements scolaires. Dans le même ordre d'idée, nous distinguons également la spécificité du vaste territoire regroupant les secteurs de la Sauvegarde, de la Duchère, du Château et de Balmont (situés dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement). Ces bâtiments profitent ainsi d'une localisation géographique favorable leur donnant accès à deux voire trois écoles primaires.

À l'inverse, l'inégale répartition des établissements occasionne une disparité de l'accès à l'offre scolaire. En effet, près de la moitié des bâtiments de la ville de Lyon sont ainsi situés à moins de 300 mètres d'une école primaire.



Carte IV-27 : les écoles primaires au voisinage des bâtiments

### 3.1.3. Les collèges

Comme le montre la **carte IV.28.**, la distribution des collèges dessine une toute autre répartition spatiale de l'offre éducative de proximité. L'emprise géographique de ces établissements scolaires forme un maillage large sur l'ensemble du territoire lyonnais. Leur localisation est nettement plus sporadique que celle des écoles maternelles et primaires. Un collège a pour vocation de regrouper les élèves des écoles primaires qui lui sont proches, cette organisation pyramidale explique en partie cette restriction spatiale de l'offre scolaire.

Au total, 23 établissements occupent l'espace lyonnais. Les bâtiments situés à moins de 300 mètres d'un collège de leur sectorisation restent donc peu nombreux. Une exception est à noter : le secteur de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) est particulièrement privilégié puisque seuls les bâtiments qui le constituent peuvent choisir

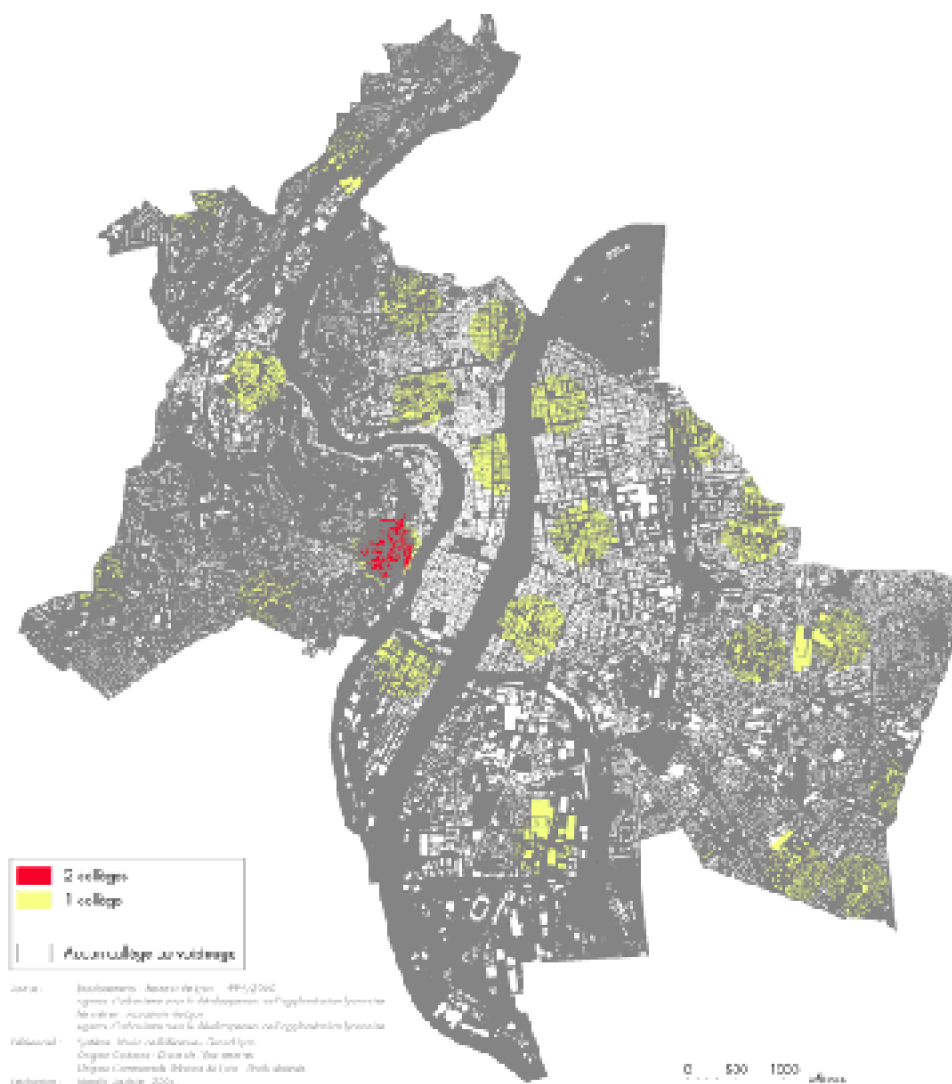
entre deux collèges. Finalement, la localisation de ces établissements opère de profondes inégalités spatiales entre les bâtiments bénéficiant d'une offre scolaire de proximité et ceux qui s'en trouvent exclus. Cette disparité est d'autant plus marquante que plus de 80% des bâtiments de la ville de Lyon sont concernés par cet éloignement.

#### 3.1.4. Les lycées

La **carte IV.29**, localisant l'emprise des lycées accentue encore davantage ce phénomène de rétrécissement de l'offre scolaire de proximité. La répartition des lycées marque profondément le territoire lyonnais. La localisation constellée des établissements engendre d'importantes disparités de l'offre scolaire de proximité. Au total, 19 établissements d'enseignement secondaire jalonnent la ville de Lyon mais le réseau ne couvre pas équitablement le territoire lyonnais. L'offre scolaire est en effet plus dense au centre (5 lycées pour la Presqu'île et la Croix-Rousse) et favorise davantage l'est de la commune (soit 9 établissements). Cette distribution des établissements engendre par conséquent de profondes disparités spatiales des ressources éducatives puisque la proximité à un lycée demeure un privilège.

Seules quelques exceptions sont à noter. Le large secteur de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) et quelques bâtiments de part et d'autre du boulevard des Tchécoslovaques (limite entre les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) bénéficient d'une localisation géographique avantageuse leur donnant accès à deux établissements. Ce choix est également offert à des secteurs nettement plus isolés. Il s'agit des bâtiments situés au sud de la place Rouville et celui du Musée des Beaux Arts (1<sup>er</sup> arrondissement) qui se trouvent à l'intersection des aires de recrutement de deux lycées distincts. Cette double proximité reste donc singulière. Le véritable clivage est caractérisé par un accès à l'enseignement secondaire fort restreint alors que plus de 87% des bâtiments de la ville connaissent un éloignement géographique avéré à la ressource éducative.





Carte IV - 28 : les collèges au voisinage des bâtiments

### 3.2. Analyse globale des disparités scolaires

À partir de ces approches par niveau d'enseignement, nous avons construit une vision plus globale de l'offre scolaire de proximité. Nous avons ainsi élaboré deux cartes synthétisant tout d'abord la répartition générale du réseau scolaire local puis la continuité de l'enseignement enregistrée par les différentes unités de voisinage. Ces deux approches synthétiques permettent de mieux apprécier les disponibilités éducatives du territoire lyonnais.

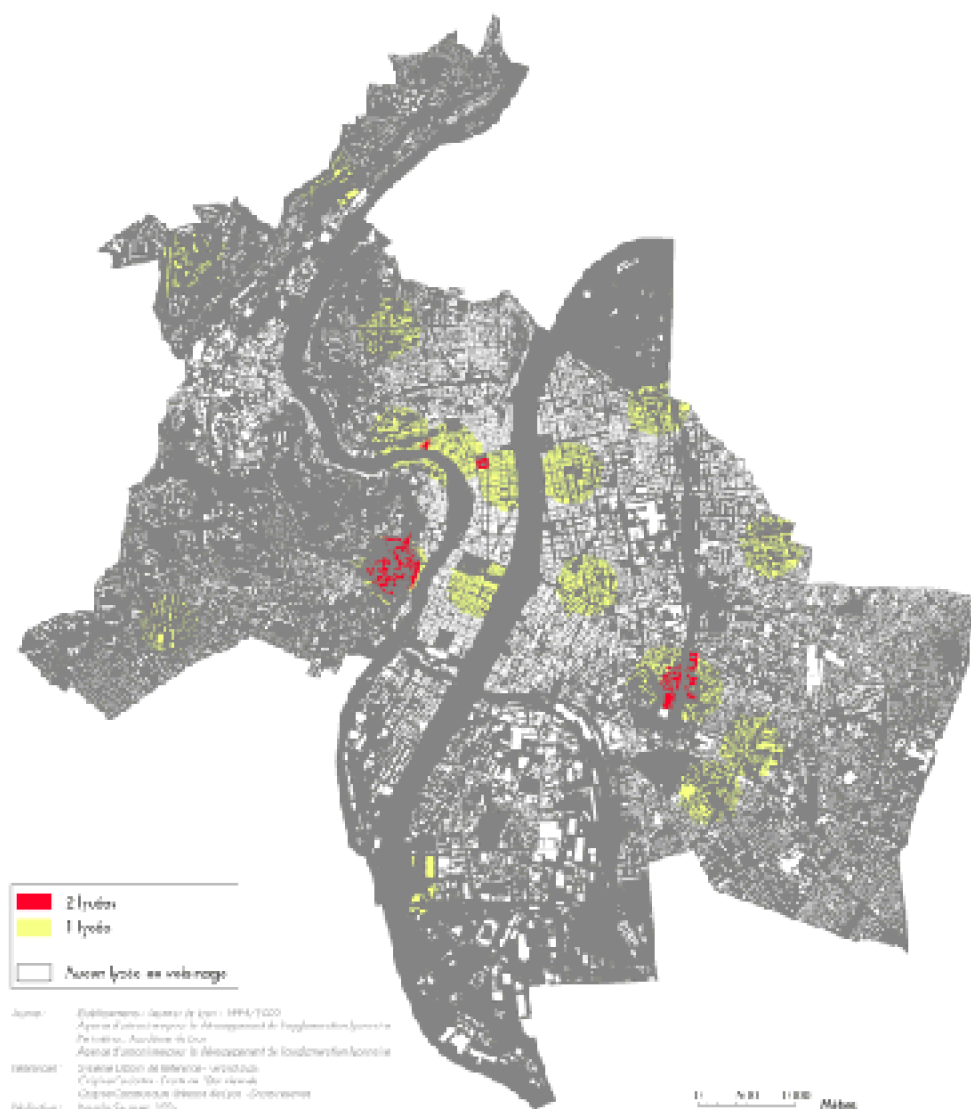
#### 3.2.1. Répartition de l'offre scolaire

La **carte IV.30.** basée sur la localisation précise de l'ensemble des établissements scolaires de la ville de Lyon met en évidence la structuration globale du réseau d'enseignement. Cette cartographie tient compte des sectorisations de la carte scolaire et

qualifie le territoire lyonnais en fonction du nombre d'établissements directement accessible à moins de 300 mètres de chacun des bâtiments de la commune.

Bien que le nombre d'équipements accessibles soit ponctuellement dissemblable, le réseau scolaire couvre néanmoins une très grande partie du territoire lyonnais. Considérés dans leur ensemble, les écoles maternelles, les écoles primaires, les collèges et les lycées forment ainsi une maille complémentaire qui structure assez solidement l'espace communal. Les bâtiments ne disposant pas d'un accès direct à la scolarisation restent non négligeables et se présentent essentiellement sous la forme d'un tissu à la fois interstitiel et résiduel.

Il existe au contraire des zones de grandes disponibilités scolaires. Certains secteurs bénéficient ainsi d'une localisation favorable leur donnant accès à plus de trois établissements scolaires. Il s'agit des bâtiments situés dans le secteur de Saint-Rambert, du vaste secteur regroupant la Sauvegarde, la Duchère, Balmont et le Château (9<sup>ème</sup> arrondissement), du centre de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement), du secteur Hénon autour de la place Camille Flammarion (4<sup>ème</sup> arrondissement), de quelques bâtiments situés dans le secteur des Chartreux, de quelques bâtiments de l'hypercentre entre la rue de la République et la rue du Président Edouard Herriot des Cordeliers à la place Louis Pradel, (1<sup>er</sup> arrondissement), du secteur Foch/Roosevelt au nord du cours Franklin Roosevelt (6<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments de part et d'autre de l'avenue du Maréchal de Saxe, au niveau de la rue Villeroy (3<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur Monplaisir/Lumière de part et d'autre du cours Albert Thomas au niveau de la place Ambroise Courtois (entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que du vaste secteur de Mermoz/Laënnec reparti de part et d'autre de l'avenue Jean Mermoz (8<sup>ème</sup> arrondissement).



Carte IV-30 : la densité des établissements scolaires au voisinage des bâtiments

L'accessibilité à trois établissements scolaires reste un phénomène ponctuellement localisé mais les bâtiments qui en bénéficient se répartissent de manière homogène sur l'ensemble du territoire. Ce niveau d'équipement reste donc localement discriminant sans pour autant engendrer de profondes disparités spatiales à l'échelle de la ville de Lyon.

L'accessibilité plus restreinte à un ou deux équipements scolaires constitue un niveau de disponibilité minimal dont bénéficie l'essentiel des bâtiments. En tenant compte des contraintes de l'emboîtement des sectorisations scolaires, cette analyse montre ainsi que la majorité des bâtiments du territoire se situe à moins de 300 mètres d'un et surtout deux établissements scolaires.

Finalement, cette représentation cartographique du réseau scolaire lyonnais montre que les discriminations géographiques opérées localement par la répartition des structures d'enseignement secondaire sont compensées par l'emprise plus uniforme des écoles maternelles et primaires. Les établissements préélémentaires et élémentaires

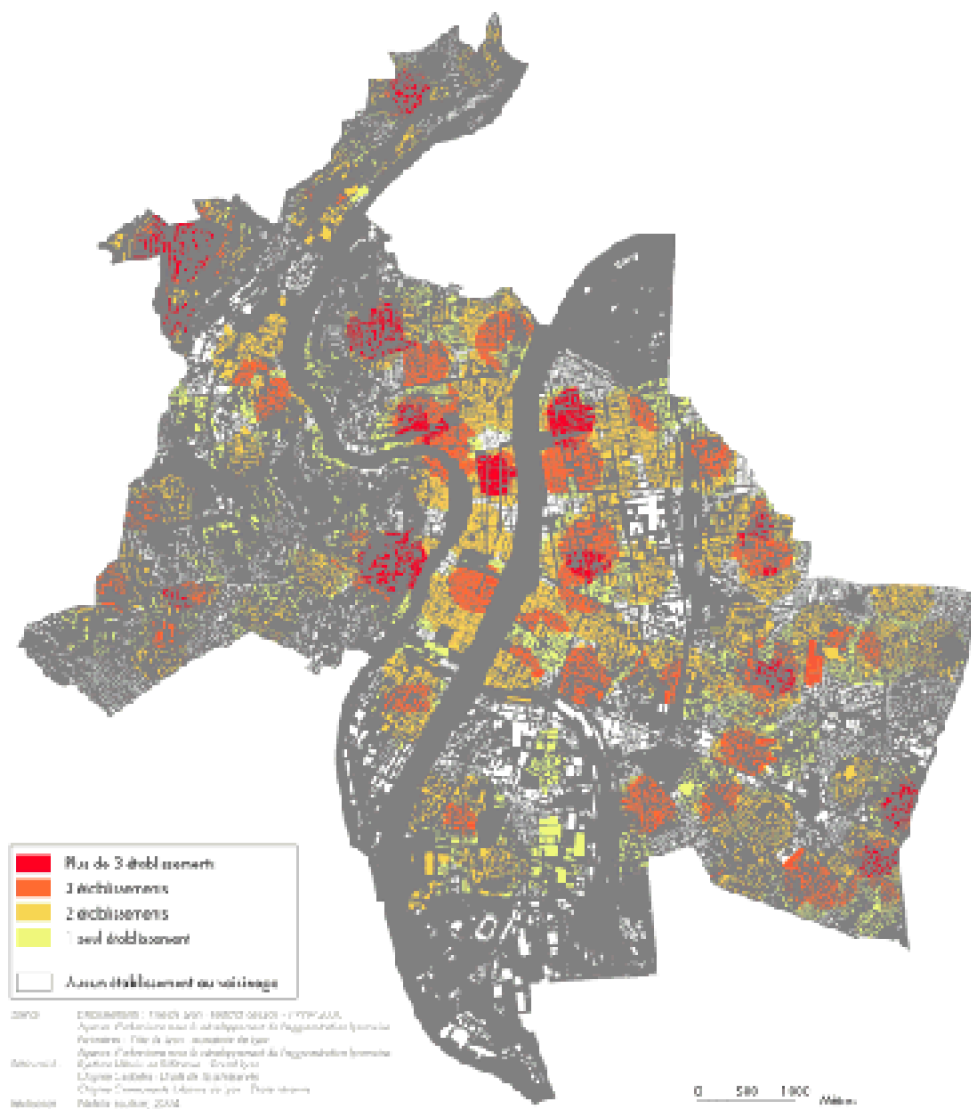
constituent ainsi une ressource éducative « *sommaire* » accessible au plus grand nombre alors que plus le degré d'enseignement s'élève et plus la source d'enseignement se raréfie sur le territoire.

### 3.2.2. Continuité de l'enseignement

La qualité de l'offre scolaire ne peut se résumer au simple nombre d'établissements présents sur le territoire. Elle dépend également de la possibilité qui est offerte à chacun d'avoir accès à un cursus d'enseignement le plus complet qui soit. L'analyse proposée ici repose sur le postulat simple qu'il est plus opportun de disposer à la fois d'une école maternelle et d'une école primaire plutôt que d'avoir le choix entre deux écoles maternelles. L'analyse de la continuité de l'enseignement vient ainsi compléter le regard porté sur la localisation et la densité des établissements scolaires et permet par la même d'apprécier la complémentarité de l'offre scolaire.

La **carte IV.31.** représente en quatre classes la répartition de la continuité de l'enseignement au voisinage des bâtiments de la ville de Lyon. Cette classification par type d'enseignement se structure de la manière suivante :

- présence d'équipement d'enseignement sans continuité ;
- présence de 2 types d'enseignement consécutifs = maternelle/primaire ou primaire/collège ou collège/lycée ;
- présence de 3 types d'enseignement consécutifs = maternelle/primaire/collège ou primaire/collège/lycée ;
- présence de 4 types d'enseignement consécutifs = ce qui correspond au cursus complet d'enseignement.



Carte IV-31 : la continuité de l'enseignement au voisinage des bâtiments

Cette carte permet alors de nuancer l'approche par la densité des établissements scolaires et vient enrichir l'analyse de l'offre éducative. Globalement, la continuité de l'enseignement est un phénomène rare sur l'ensemble du territoire lyonnais. Disposer au sein de son unité de voisinage de quatre types d'enseignement permettant un cursus complet est une caractéristique particulièrement discriminante. Peu de secteurs de la commune offrent cette avantageuse complémentarité. Le secteur de l'hypercentre, des Cordeliers à la place des Terreaux, se démarque tout d'abord par son étendu. Les bâtiments situés entre la rue de la Bourse et la rue de Brest (entre les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements) offrent ainsi l'intégralité d'un cursus scolaire de la maternelle au lycée. Le secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement) se distingue également. Les autres bâtiments concernés par cette complémentarité des structures scolaires sont ensuite plus éparses et correspondent à des zones limitées de chevauchement bénéficiant ainsi d'une localisation géographique avantageuse. Il s'agit du secteur proche du quai Fulchiron (5<sup>ème</sup> arrondissement) au pied de Saint-Just, du secteur Saxe/Paul Bert (3<sup>ème</sup>

arrondissement), des quelques bâtiments de part et d'autre de la rue de Sèze (6<sup>ème</sup> arrondissement) puis de rares bâtiments isolés de part et d'autre de la rue Hénon (4<sup>ème</sup> arrondissement), de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), de la rue Georges Pompidou et ceux entre l'avenue Félix Faure et la rue Paul Bert (3<sup>ème</sup> arrondissement).

La proximité de trois types d'enseignement est une disponibilité plus répandue. Les bâtiments pouvant prétendre à un cursus inachevé, auxquels il manque soit la présence d'une école maternelle soit celle d'un lycée, sont plus nombreux. Ces bâtiments ponctuellement regroupés en secteurs de taille variable se répartissent de manière relativement homogène sur l'ensemble du territoire lyonnais. À l'exception des extrémités nord et sud de la commune (nord du 9<sup>ème</sup> et sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement en deçà des voies ferrées), ce niveau de continuité, bien que localement discriminant, ne révèle pas de profondes disparités à l'échelle de la ville.

L'accès à un cursus d'enseignement lacunaire ne proposant ainsi que deux types d'établissements (maternelle/primaire ou primaire/collège ou encore collège/lycée) correspond à une configuration plus « *ordinaire* ». Formant ainsi l'essentiel du substrat urbain, les bâtiments qui n'offrent qu'un cursus d'enseignement partiel et incomplet occupent une large part du territoire lyonnais. L'accès à un seul type d'enseignement ne concerne au contraire qu'un nombre très réduit de bâtiments soit très localement disséminés, principalement à l'ouest de la commune, soit regroupés au sud de Lyon, le long de la rue de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement). Les bâtiments situés enfin à plus de 300 mètres de tout établissement scolaire et par conséquent exclus de toute continuité d'enseignement forment une trame interstitielle courant de manière lacunaire sur l'ensemble du territoire.

Finalement, l'appréciation de la continuité de l'enseignement semble être un bon indicateur pour qualifier les ressources éducatives. Cette variable, plus discriminante que la densité des établissements, permet par conséquent d'enrichir l'approche difficile à mener de la qualité de l'offre scolaire.

### 3.3. Analyse de la distribution des ressources éducatives lyonnaise

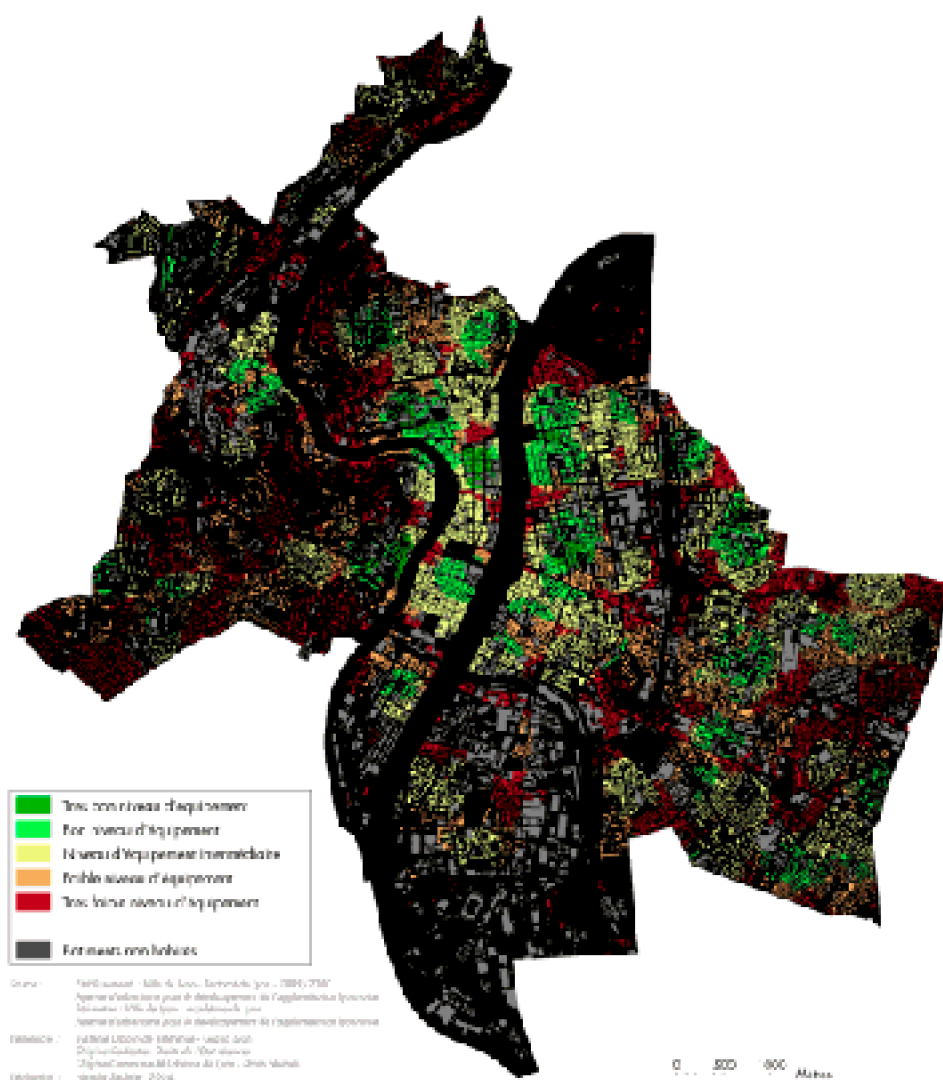
Afin d'approfondir notre analyse, nous avons construit une carte de synthèse à partir, à la fois, de la localisation et de la densité des établissements scolaires et de la continuité de l'enseignement. Il s'agit de caractériser au mieux les potentialités scolaires des bassins de vie lyonnais en croisant la proximité et la complémentarité de l'offre scolaire. Cette analyse intègre également la réalité fonctionnelle des établissements puisqu'elle prend en compte les contraintes spatiales imposées par les différentes sectorisations scolaires.

La **carte IV.32.** traduit ainsi ces deux critères de densité et de continuité en différents « *niveaux* » d'équipements scolaires. Cette hiérarchisation des ressources éducatives utilise une légende structurée en 5 classes :

- Très bon niveau d'équipement scolaire = présence de 4 établissements ou plus avec une continuité complète d'enseignement ;
- Bon niveau d'équipement scolaire = présence de 3 établissements avec ou sans continuité d'enseignement ;

- Niveau d'équipement scolaire intermédiaire = présence de 2 établissements avec continuité d'enseignement ;
- Faible niveau d'équipement scolaire = présence d'1 ou 2 établissement(s) sans continuité d'enseignement ;
- Très faible niveau d'équipement scolaire = absence d'équipement scolaire.

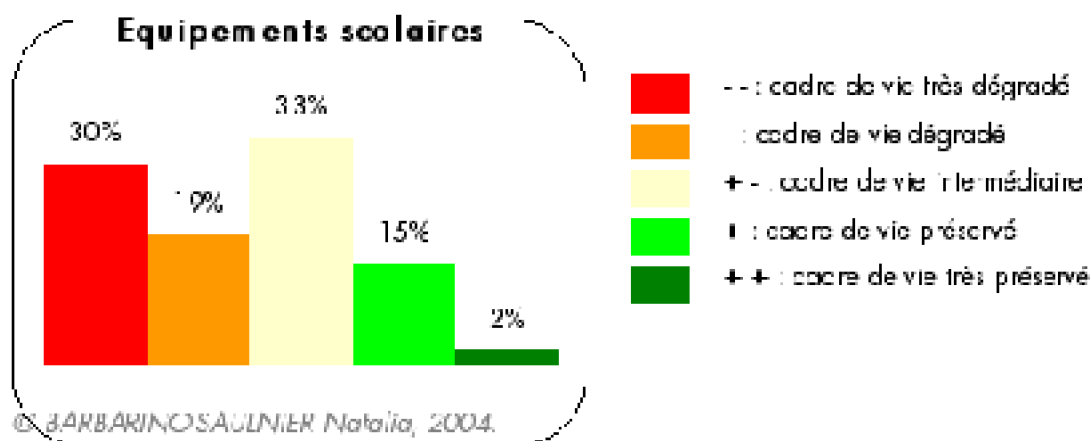
Globalement, cette carte met en évidence une double disparité spatiale de l'offre scolaire. Le centre de la ville caractérisé par la Presqu'île, la Croix-Rousse et la rive gauche s'impose tout d'abord comme un secteur de grandes disponibilités scolaires. Puis, les ressources éducatives semblent davantage se distribuer à l'est qu'à l'ouest de la commune.



Carte IV-32 : répartition de la ressource scolaire

Cette représentation cartographique met en évidence une concentration des potentialités scolaires au centre de la ville : la Presqu'île, la Croix-Rousse et la rive

gauche affichent un niveau d'équipement scolaire élevé. Ces territoires centraux concentrent ainsi une offre dense et diversifiée d'équipements scolaires. Ces potentialités méritent cependant d'être nuancées. Les espaces bénéficiant d'un très bon niveau d'équipement demeurent en effet fort peu nombreux. Comme le montre le graphique ci-dessous, seul 2% des bâtiments habités de la ville de Lyon bénéficient de la présence d'au moins quatre établissements leur donnant ainsi accès à un cursus complet d'enseignement. La plus vaste zone de potentialités scolaires reste l'hypercentre délimité par les bâtiments situés entre la rue de la Bourse et la rue de Brest, des Cordeliers à la place des Terreaux (entre les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> arrondissements). Les autres secteurs concernés sont, comme nous l'avons préalablement évoqué, plus éparses et limités (secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement), secteur proche du quai Fulchiron (5<sup>ème</sup> arrondissement), secteur Saxe/Paul Bert (3<sup>ème</sup> arrondissement), bâtiments de part et d'autre de la rue de Sèze (6<sup>ème</sup> arrondissement) et de la rue Hénon (4<sup>ème</sup> arrondissement)).



Graphique IV.7. Niveau d'équipement scolaire : répartition des bâtiments habités

Ce niveau optimum d'équipement reste donc une exception territoriale. Le centre de la ville se caractérise davantage par un « *bon niveau d'équipement* ». Celui-ci désigne ainsi le large centre ville et s'étend principalement à l'est de la commune. Il s'agit là encore d'un phénomène mineur puisque seul 15% des bâtiments habités lyonnais sont concernés par ce bon niveau d'équipement scolaire. Au total, moins d'un quart des bâtiments habités est localisé dans un cadre de vie satisfaisant au regard de ses potentialités et peut prétendre à une disponibilité éducative à la fois dense et complémentaire. Ces atouts restent donc le privilège de territoires ciblés et limités.

Une large part du territoire lyonnais dispose d'un niveau d'équipement scolaire intermédiaire : 33% des bâtiments habités se situent ainsi à moins de 300 mètres de deux établissements scolaires avec une continuité d'enseignement. Ces bâtiments forment un tissu interstitiel d'offre intermédiaire faisant le lien entre les secteurs de potentialités et les secteurs de carence.

Cette cartographie met en lumière le phénomène marquant d'une réelle disparité scolaire. Près de la moitié du territoire lyonnais est ainsi affectée par une distribution des ressources éducatives dommageable : 19% des bâtiments habités connaissent en effet



un faible niveau d'équipement alors que 30% d'entre eux souffrent clairement de l'absence d'équipement scolaire. Cette carte met par conséquent en évidence la déficience de la couverture scolaire lyonnaise de proximité marquée à la fois par une localisation déséquilibrée des établissements et l'absence de complémentarité de l'offre scolaire. L'accès à la scolarisation de proximité reste donc un privilège.

Finalement, cette représentation cartographique, à travers l'analyse de l'offre scolaire de l'espace lyonnais, permet de hiérarchiser la « *capacité de scolarisation* » des cadres de vie. En fonction du nombre d'établissements dont ils disposent et de la nature des enseignements proposés, il s'agit de mesurer l'ampleur de leurs ressources d'enseignement. Cette classification permet alors de mettre en évidence de profondes disparités territoriales et participe ainsi à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais.

## CHAPITRE VIII. Les espaces verts lyonnais

La qualité des espaces verts urbains est une préoccupation majeure. Espace de rencontre, de sociabilité, espace de détente, de jeux, de loisirs, ce sont des espaces à voir, à pratiquer et à vivre. Ces espaces extérieurs composent le cadre de vie urbain. Ils participent au maintien des conditions de vie et à l'amélioration de la qualité environnementale. Certes la présence des espaces verts publics est un facteur d'équilibre écologique (régulation thermique, fixation des poussières, « *fonction antiseptique* »<sup>152</sup>, ...), elle joue également un rôle important pour la beauté et l'esthétisme d'une ville, mais elle participe surtout au repos, à la détente et au divertissement des habitants. La qualité de service à laquelle les espaces verts doivent répondre est liée à de nombreux paramètres comme la nature des équipements qui les structurent, la nature des activités offertes, la qualité du mobilier urbain, la taille des espaces, leur localisation, leur accessibilité ou leur sécurité.

Bien que les espaces verts publics puissent prendre des formes différentes et occuper des superficies variables suivant les besoins auxquels ils répondent, de nombreuses études abordent ce sujet. L'enjeu est alors principalement d'établir un classement des différents espaces verts, certains critères tenant à la localisation, au degré d'aménagement, au degré d'ouverture au public, au type de gestionnaire, à la distance à la résidence ou aux types d'utilisateurs. L'appréciation ou la classification des espaces verts urbains répondent donc à des approches variées reposant sur des critères divers.

L'importance des espaces verts publics est telle pour la qualité de vie quotidienne, que nous devons investir ce champ de manière raisonnée et approfondie afin de cerner au mieux la structure, l'attractivité, la diversité qu'offre le territoire lyonnais. Du rapide inventaire des orientations de travail possibles et des sources de données disponibles à la

---

<sup>152</sup> ALLAIN Y-M., MURET J-P., SABRIE M-L., 1987, *Les espaces urbains. Concevoir, réaliser, gérer*. Paris, Editions du Moniteur, 316 pages.

construction d'indicateurs spécifiques, nous devons à présent développer les cheminements de l'analyse de la potentialité des espaces verts de Lyon.

## **1. Les espaces verts urbains publics : des approches d'évaluation diversifiées mais souvent inadaptées**

---

Nous avons dans un premier temps cherché à comprendre comment la problématique était communément abordée puis dans un second temps, nous avons inventorié les sources de données disponibles. Nous avons constaté l'existence de deux types d'approche, la première est principalement basée sur l'observation sociologique et monographique, la seconde tend davantage vers un recensement et un classement typologique des espaces verts. Ces deux démarches, à la fois complémentaires par la richesse des connaissances qu'elles produisent et antagonistes par les moyens qu'elles mobilisent et la nature des résultats eux-mêmes, semblent pourtant nécessaires à une approche complète et opérationnelle des espaces verts. L'enjeu est alors de se nourrir d'acquisitions diversifiées pour construire une analyse sensée de la disponibilité et de la qualité des espaces verts lyonnais.

### **1.1. Les sources de données disponibles**

Comme nous l'avons indiqué, pour évaluer la capacité des espaces verts à répondre de manière satisfaisante aux besoins des habitants et à assurer les services qu'ils sont sensés prendre en charge, deux démarches existent. La première est qualitative et se concentre sur l'examen des fonctions de l'espace vert. Selon les caractéristiques de l'équipement, il s'agit alors par immersion, observation ou enquête, d'identifier le profil des visiteurs, de décrire leurs pratiques et usages et par là même de définir les ambiances qui caractérisent l'interaction entre espace et population. Cette démarche est par exemple celle de l'étude menée sur le terrain par le CERTU<sup>153</sup> (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) qui vise à comparer les pratiques et les usages des visiteurs de trois espaces verts de Lyon afin d'établir dans quelle mesure un style paysager ou la présence d'un équipement spécifique interviennent sur la fréquentation des espaces verts.

Dans cette approche, l'espace vert est conçu comme un système d'attributs pouvant être mis en correspondance avec des demandes ou des besoins. Ce mode d'appréciation d'ajustement entre l'offre et la demande suppose souvent des procédés spécifiques. L'observation de terrain, l'enquête sociologique sont des méthodes qui n'ont pu être intégrées à notre étude. Bien que ces méthodes aient été jugées inadaptées à notre démarche de travail, nous avons tenu à considérer les connaissances mobilisées par d'autres afin de nous éclairer au mieux. C'est pourquoi nous avons été particulièrement attentifs aux travaux de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF)<sup>154</sup> cherchant à définir la zone d'attractivité théorique d'un espace

<sup>153</sup> CERTU, 2002, « Pratiques et usages dans trois espaces verts publics de la ville de Lyon. Etude comparative ». 39 pages.

<sup>154</sup> SAUVAGET D., 1974, « les espaces verts urbains dans l'agglomération parisienne ». IAURIF

vert ainsi qu'à l'étude menée en Ile-de-France sur les aires d'attraction des espaces verts publics urbains<sup>155</sup>. Cette dernière cherche à évaluer l'aire d'attractivité en fonction de deux paramètres que sont la superficie de l'espace considéré et les catégories d'usages possibles.

L'un des objectifs initiaux de l'étude a été de vérifier la croissance de l'aire d'attraction en fonction de la taille de l'espace vert. Une vaste enquête a ainsi été menée sur vingt espaces verts de cinq tailles différentes localisés dans la commune de Paris, en petite et grande couronne. Cinq cents visiteurs de chacun des espaces verts retenus ont été interrogés par questionnaire entre le mois d'octobre 1980 et le mois de septembre 1981. Cette enquête réalisée auprès de 12 500 individus a permis de déterminer des aires d'attraction mais elle fournit également des données permettant d'appréhender la fréquentation des espaces verts. L'importance de cette investigation a permis de confirmer certains résultats démontrés ultérieurement<sup>156</sup> et de mettre à jour des phénomènes que les enquêtes réalisées sur des terrains moins différenciés ne font pas émerger. L'attractivité d'un espace vert dépend ainsi de l'importance de sa surface et des caractéristiques de son aménagement. Au vu des résultats des différents types d'approche mis en œuvre, R. BALLION et A. GRANDJEAN ont formulé un certain nombre d'indications :

- pour les espaces verts de moins de 1 ha, l'attraction de proximité est immédiate et ne dépasse pas 100 mètres ;
- pour les autres classes de surface des espaces verts, l'augmentation de la distance n'a pas d'effet sensible, ce qui entraîne à abandonner la distance de 250 mètres initialement retenu comme rayon d'attraction ;
- les espaces verts de 1 à 10 ha, de conception traditionnelle ont une attraction de 500 mètres ;
- ces espaces verts gagnent en attractivité lorsque leur aménagement est orienté dans le sens d'une conception d'usage de la nature plutôt que d'une conception ornementale et lorsque les équipements d'accueil des enfants et des adolescents constituent une part importante des services offerts ;
- au-dessus de 10 ha, le rayon d'attraction est de 1 Km, distance au-delà de laquelle la fréquentation de l'espace vert tend à changer de statut, devenant une fréquentation « *de sortie* » plutôt qu'une fréquentation coutumière.

Malgré l'ancienneté de cette analyse, aucune autre étude ne vient contredire ou modifier ces résultats qui éclairent considérablement la compréhension de la problématique des espaces verts et proposent des jalons fiables de diagnostic.

<sup>155</sup> BALLION Robert, GRANJEAN Alain, 1982, « Aire d'attractivité des espaces verts publics urbains de la région d'Ile-de-France ». Laboratoire d'économétrie de l'école Polytechnique, Etude pour l'Agence des Espaces Verts de la Région d'Ile de France, 39 pages.

<sup>156</sup> ALLAIN Y-M., MURET J-P., SABRIE M-L., 1987, *Les espaces urbains. Concevoir, réaliser, gérer*. Paris, Editions du Moniteur, 316 pages.

Au-delà de ces considérations théoriques, il a été nécessaire de chercher une source quantitative concernant les espaces verts de la ville de Lyon. Les services de la Communauté Urbaine de Lyon (Délégation Générale du Développement Urbain) et les services de la ville de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain) ont conjointement sollicité l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise afin de réaliser un inventaire détaillé des espaces publics de loisirs et de détente. L'Agence d'urbanisme a ainsi élaboré un recensement exhaustif de l'ensemble des espaces publics sur l'ensemble des neuf arrondissements de la ville de Lyon. Cet inventaire concerne à la fois les places publiques, les espaces verts, les linéaires de promenade. Cette source d'information disponible depuis 2000<sup>157</sup> et géolocalisée sous forme de table MapInfo a été étendue durant l'année 2001 à l'ensemble du territoire communautaire<sup>473</sup>, soit une information disponible et géoréférencée sur les 55 communes du Grand Lyon. Cette méthodologie propose la définition d'une typologie d'espaces publics de loisirs et de détente, une localisation précise des surfaces et la réalisation d'une base de données SIG.

En plus de champs généraux (n° de gestion et nom), cette base de données restitue des informations issues d'enquête terrain. Pour chacun des espaces concernés, la base indique son type (nature de l'espace : espace piéton, place, jardin public, aire de jeux,...), sa dominante (dominante minérale, mixte, végétale), les aménagements dont il dispose (nature du sol et des aménagements), les équipements intégrés à l'espace concerné selon huit catégories (ludique, déplacement/transport, agrément, repos, service, sportif, visite, commerce). Celle-ci identifie également la vocation des espaces qui découle des équipements (vocation sportive, ludique, de promenade ou de repos, ou à vocation multiple) et les usages potentiels (petits enfants de 0 à 6 ans, les enfants de 6 à 12 ans, les adolescents et les adultes y compris les personnes âgées). Cette typologie ne découle pas d'une observation des utilisateurs mais se construit par déduction émanant du niveau d'aménagement et du type d'équipement. L'environnement qui jouxte le périmètre de l'espace public a été observé et classé en huit catégories (services, équipements divers, équipements sportifs, enseignement, commerces/animation, déplacement/transport, habitat, localisation). La description de l'accessibilité indique de plus si l'espace concerné est clos et réglementé. En plus des informations concernant la domanialité et les gestionnaires des espaces publics, cette base de données renseigne sur la surface des places, squares, jardins et parcs et des espaces linéaires comme les rues piétonnes, les mails et les zones de promenade.

Comme le montre le **tableau IV.17.**, cette étude très précise met à notre disposition un inventaire quantitatif et un descriptif qualitatif d'une grande richesse.

**Tableau IV.17. Répartition des espaces publics lyonnais (nombre, surface et longueur)**

<sup>157</sup> BOISSEL-CHAGNARD M., FILLOD L., 2000, « Les espaces publics de loisirs et de détente de la ville de Lyon. Note méthodologique ». Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 13 pages.

**Quatrième partie. DIAGNOSTIC URBAIN: ANALYSE DES DISPARITES INTRA-URBAINES DE LA QUALITE DE VIE QUOTIDIENNE LYONNAISE**

Arrondissements		1 <sup>er</sup>	2 <sup>eme</sup>	3 <sup>eme</sup>	4 <sup>eme</sup>	5 <sup>eme</sup>	6 <sup>eme</sup>	7 <sup>eme</sup>	8 <sup>eme</sup>
Espace minéral	Nombre	14	17	22	26	23	6	17	12
	Somme linéaire (m)	343	1 661	145	0	1 934	523	0	0
	Somme surface (m <sup>2</sup> )	26 677	18 133	64 174	45 369	29 705	9 787	48 939	43 8
Espace mixte	Nombre	14	10	27	14	23	16	24	7
	Somme linéaire (m)	45	812	1 250	349	657	1 946	2 202	0
	Somme surface (m <sup>2</sup> )	22 119	86 310	47 298	25 752	88 784	39 888	59 248	78 6
Espace végétal	Nombre	18	9	21	20	17	14	17	18
	Somme linéaire (m)	0	0	0	0	0	0	0	0
	Somme surface (m <sup>2</sup> )	70 752	51 164	135 403	168 849	178 178	1 047 953	815 802	165
Total somme nombre		46	36	70	60	63	36	58	37
Total somme linéaire		388	2 473	1 395	349	2 591	2 469	2 202	0
Total somme surface		119 548	155 607	246 875	239 970	296 667	1 097 628	923 989	287

Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, « Les espaces publics de loisirs et de détente de la ville de Lyon », 2000.

Seulement, nous avons la volonté de rompre avec l'indicateur quantitatif « classique » de calcul d'un ratio de superficie d'espace vert par habitant. Comme l'explique R. BALLION et A. GRANDJEAN<sup>158</sup>, le mode le plus sommaire d'expression de l'offre en espace vert consiste à établir un rapport entre sa superficie et le nombre d'habitants du secteur géographique qui inclut l'équipement. Cet indice se résume en un nombre de m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant. Cette information est utile « pour rendre compte du niveau de « verdurisation du tissu urbain » mais n'inclut pas la notion d'usage des espaces concernés. Les exigences du diagnostic urbain et la nécessité de caractériser l'offre en espaces verts supposent la construction d'une démarche spécifique.

## 1.2. Construction du jeu de données

La problématique des espaces verts publics revient à évaluer la capacité de ces espaces à assurer d'une manière satisfaisante les services qu'ils sont censés prendre en charge. L'objectif est de prendre en compte la quantité et la qualité des espaces verts dont dispose le territoire : celles-ci sont fonction de leur attractivité et des possibilités qu'ils offrent en termes d'activités.

Compte tenu des références bibliographiques antérieures, nous avons considéré que l'attractivité d'un espace vert dépend de sa taille et de sa qualité qui dépend elle-même

<sup>158</sup> BALLION R., GRANDJEAN A., 1982, « Aire d'attractivité des espaces verts publics urbains de la région d'Ile-de-France ». Laboratoire d'économétrie de l'école Polytechnique, Etude pour l'Agence des Espaces Verts de la Région d'Ile de France, 39 pages.

des usages qu'il propose en son sein. Nous avons dans un premier temps « *trier* » la base de données quantitative mise à notre disposition par l'Agence d'urbanisme. Notre problématique ne concernant en effet que les espaces verts, nous avons procédé à la sélection des entités appropriées abandonnant ainsi les places publiques, les rues piétonnes, les espaces minéralisés et les linéaires de promenade. Cette extraction donne naissance à la base de données spécifique servant de référence à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne.

Dans un second temps, nous avons intégré à notre réflexion les connaissances concernant les rayons d'attraction des espaces verts établis en fonction de leur superficie par le laboratoire d'économétrie de l'école polytechnique.

**Tableau IV.18. Superficie des espaces verts et rayon d'attraction**

Superficie	Rayon d'attraction
Espace vert de moins de 1 ha	100 mètres
Espace vert de 1 à 10 ha	500 mètres
Espace vert de plus de 10 ha	1 Km

Source : BALLION R., GRANJEAN A., « Aire d'attractivité des espaces verts publics urbains de la région d'Ile-de-France ». Laboratoire d'économétrie de l'école Polytechnique, 1982.

De cette étude, nous avons extrapolé une loi simplifiée d'atténuation de l'attractivité d'un parc en fonction de sa superficie et de son éloignement : elle se base sur les paliers identifiés plus haut. Nous avons ainsi identifié trois types d'espaces verts : le type 1 concerne les espaces verts de moins de 1 ha, le type 2 intègre les espaces verts de 1 à 10 ha et le type 3 identifie les espaces verts de plus de 10 ha. Cette loi d'atténuation est empirique, elle est basée sur le principe des correspondances.

L'étude distingue trois seuils de taille influant sur le comportement des usagers : moins de 1 ha, de 1 à 10 ha et plus de 10 ha. Nous poserons donc que notre indice varie de 1 à 3, 1 correspondant à la valeur à proximité directe d'un parc de moins de 1 ha et 3 à la valeur à proximité directe d'un parc de plus de 10 ha.

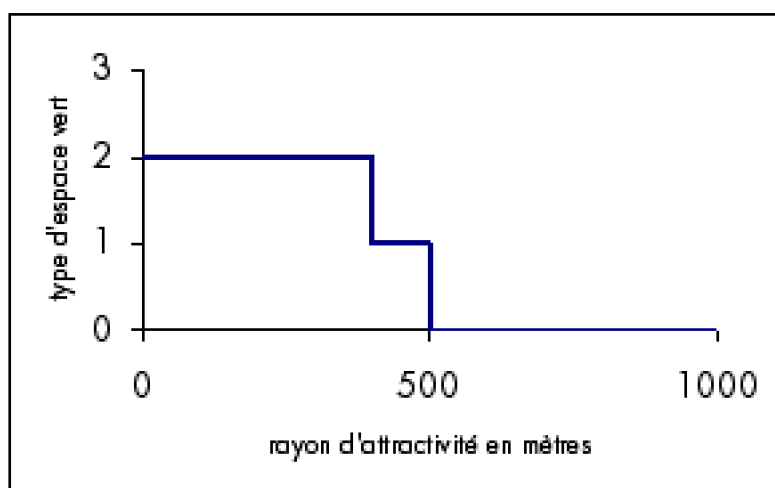


© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.19. Attractivité d'un parc de plus de 10 ha

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Par ailleurs, cette valeur d'attractivité décline avec l'éloignement : il existe donc une distance au parc pour laquelle l'attractivité d'un parc de plus de 10 ha est de 2, puis de 1. On sait que la distance totale d'attractivité d'un parc de plus de 10 ha est de 1 000 mètres (au delà de cette distance, l'attractivité est nulle), pour un parc de moins de 1 ha, cette distance est de 100 mètres. En appliquant le principe des correspondances, on peut dire qu'à 100 mètres de sa distance maximale d'attractivité (soit à 900 mètres), l'attractivité d'un parc de plus de 10 ha est équivalente à celle à proximité directe d'un parc de moins de 1 ha, soit 1. Sur le même principe, nous pouvons déduire que la distance à un grand parc pour laquelle la valeur d'attractivité vaut 2 est de 500 mètres.

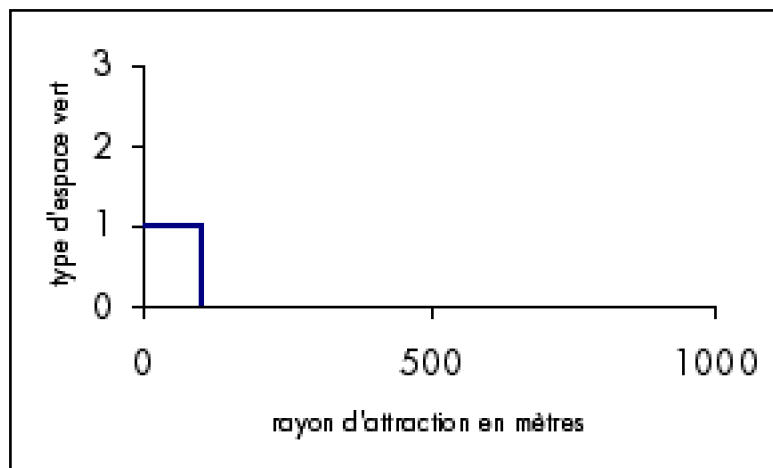


© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.20. Attractivité d'un parc de 1 à 10 ha

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Par conséquent, les seuils de distance de l'indice d'attractivité d'un parc de 1 à 10 ha se construisent sur le même principe : 2 à proximité directe, 1 à partir de 400 mètres et 0 à 500 mètres.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Figure IV.21. Attractivité d'un parc de moins de 1 ha

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Enfin, pour un petit parc de moins de 1 ha, le principe est plus simple dans la mesure où le rayon d'attractivité de 100 mètres reste constant.

Nous avons complété cette approche de l'attraction des espaces verts par la prise en compte des caractéristiques de son aménagement qui conditionnent les usages possibles. C'est en comparant les études de l'IAURIF, l'analyse menée par R. BALLION et A. GRANDJEAN et les résultats de notre propre enquête que nous avons identifié quatre activités « clés » :

- la promenade correspond à l'activité minimale d'un espace vert. Quelque soit sa taille, l'aménagement dont il dispose ou le type d'équipement dont il est pourvu, les visiteurs d'un espace vert ont toujours la possibilité de le traverser pour se détendre ;
- le « ludoparc » correspond aux équipements spécifiquement conçus pour le jeu des jeunes enfants. Indépendamment de la taille et de la nature de l'espace, leur présence suffit à conditionner considérablement l'usage qui est fait de l'espace vert public ;
- l'effet « nature » est induit par le type et la vocation de l'espace vert. L'importance de la surface végétale et la nature plantée de l'espace vert permettent des activités spécifiques et conduisent par conséquent à un usage particulier ;
- l'effet « grand parc urbain » est lié à la diversité et à la multiplicité des activités et des équipements qui caractérisent les grands parcs de détente. Ceux-ci rassemblent en leur sein les trois activités précitées auxquelles peuvent s'ajouter des activités



sportives (terrains de jeux, parcours de santé, pistes cyclables, skate parc, ...), des commerces ou la présence d'un parc animalier.

Cette valeur ajoutée s'exprime bien évidemment sur l'ensemble de l'aire d'attraction du parc et donc dans un périmètre déterminé par sa superficie. Par ailleurs, c'est la diversité des activités disponibles plus que leur accumulation qui valorise le territoire. Nous nous attacherons donc à compter les différentes activités possibles plutôt que le nombre total d'usages. Ainsi, il est préférable de disposer de deux activités différentes que de deux fois la même activité.

Il s'agit ainsi de se baser conjointement sur la répartition des aires d'attraction des espaces et sur la diversité des usages qu'ils offrent pour construire les indicateurs d'analyse des espaces verts publics.

## 2. Construction des indicateurs et traitement de l'information

---

Riche de ces éclairages, il convient de construire des indicateurs en adaptant la base de données inventoriant de manière exhaustive l'ensemble des espaces verts publics aux connaissances empiriques d'attraction et d'usage. Pour ce faire, il est préalablement nécessaire d'ajuster l'analyse spatiale aux spécificités du traitement de données surfaciques.

### 2.1. Analyse spatiale

Compte tenu des spécificités des critères d'étude et de la nature surfacique de la donnée, l'analyse spatiale a du être adaptée. Dans une première phase, il s'agit de construire la zone d'influence de chaque parc. Cette aire d'attraction correspond à une zone tampon dont le rayon dépend de la superficie du parc : 100 mètres pour les parcs de moins de 1 ha, 500 mètres pour les parcs de moins de 10 ha et 1000 mètres pour les parcs de plus de 10 ha. Afin de hiérarchiser au mieux l'attraction des espaces verts, cette zone d'influence est décomposée en bandes concentriques correspondant aux différentes valeurs de l'indice d'attraction :

- les parcs de moins de 1 ha n'ont qu'une bande de 100 mètres dont la valeur d'attraction est de 1 ;
- les parcs de moins de 10 ha ont deux bandes : la première d'un rayon de 400 mètres et dont la valeur est 2, puis une bande de 100 mètres dont la valeur est de 1 ;
- les parcs de plus de 10 ha ont une bande de 500 mètres dont la valeur est 3, puis une bande de 400 mètres dont la valeur est de 2 et enfin une bande de 100 mètres dont la valeur est 1.

Dans une seconde phase, l'ensemble des zones d'attraction est renseigné en fonction des activités disponibles dans l'espace vert (présence ou absence de chacune des quatre activités).

Ces deux jeux de polygones centrés sur les espaces verts constituent ainsi la donnée

source du diagnostic. L'analyse spatiale consiste alors à renseigner chaque unité bâtie du système de référence en fonction des indicateurs construits.

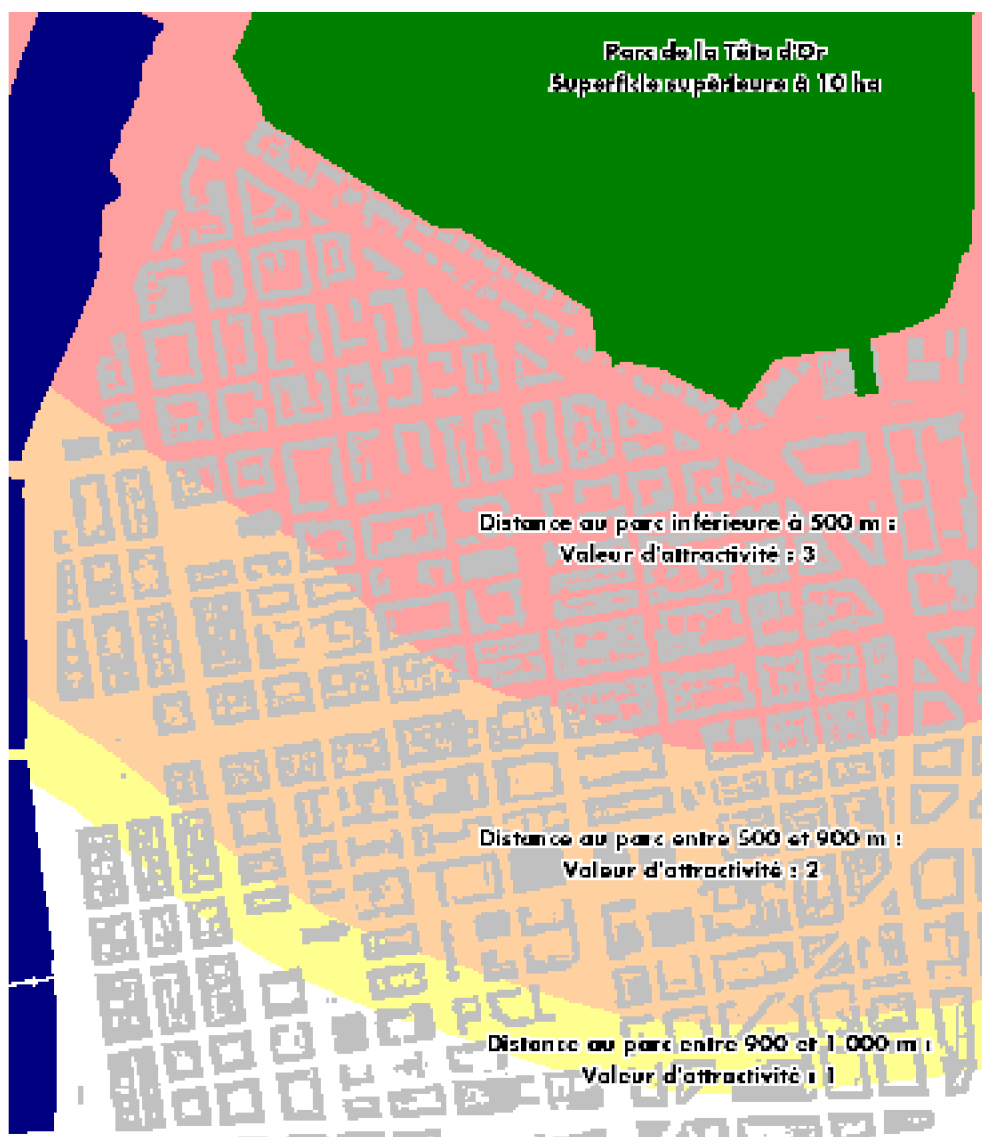


Figure IV.22. Exemple du traitement spatial des aires d'attraction

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La figure ci-dessus illustre l'emboîtement des différentes aires d'attraction et l'attribution des valeurs d'attractivité en lien avec la superficie des espaces verts présents sur le territoire.

L'analyse de la disponibilité et de la qualité des espaces verts s'appuie bien évidemment sur l'ensemble des entités publiques de la ville de Lyon mais intègre également les espaces limitrophes de la commune. Cette élargissement de l'analyse spatiale permet ainsi de ne pas contenir la problématique des espaces verts au sein des limites administratives mais rend compte au contraire de l'offre complète de proximité.

## 2.2. Traitement de l'information

Le traitement de l'information se base sur la construction d'indicateurs simples relatant l'attractivité des espaces verts et la diversité des activités qu'ils proposent. À cela s'ajoute l'élaboration d'un indicateur de synthèse.

L'indice d'attractivité est cumulatif. Comme le montre l'exemple présenté ci-après, si le bâti est simultanément positionné dans une bande située entre 500 et 900 mètres d'un parc de plus de 10 ha et dans une bande de 100 mètres d'un espace vert de moins de 1 ha, la valeur totale d'attractivité est de 3.

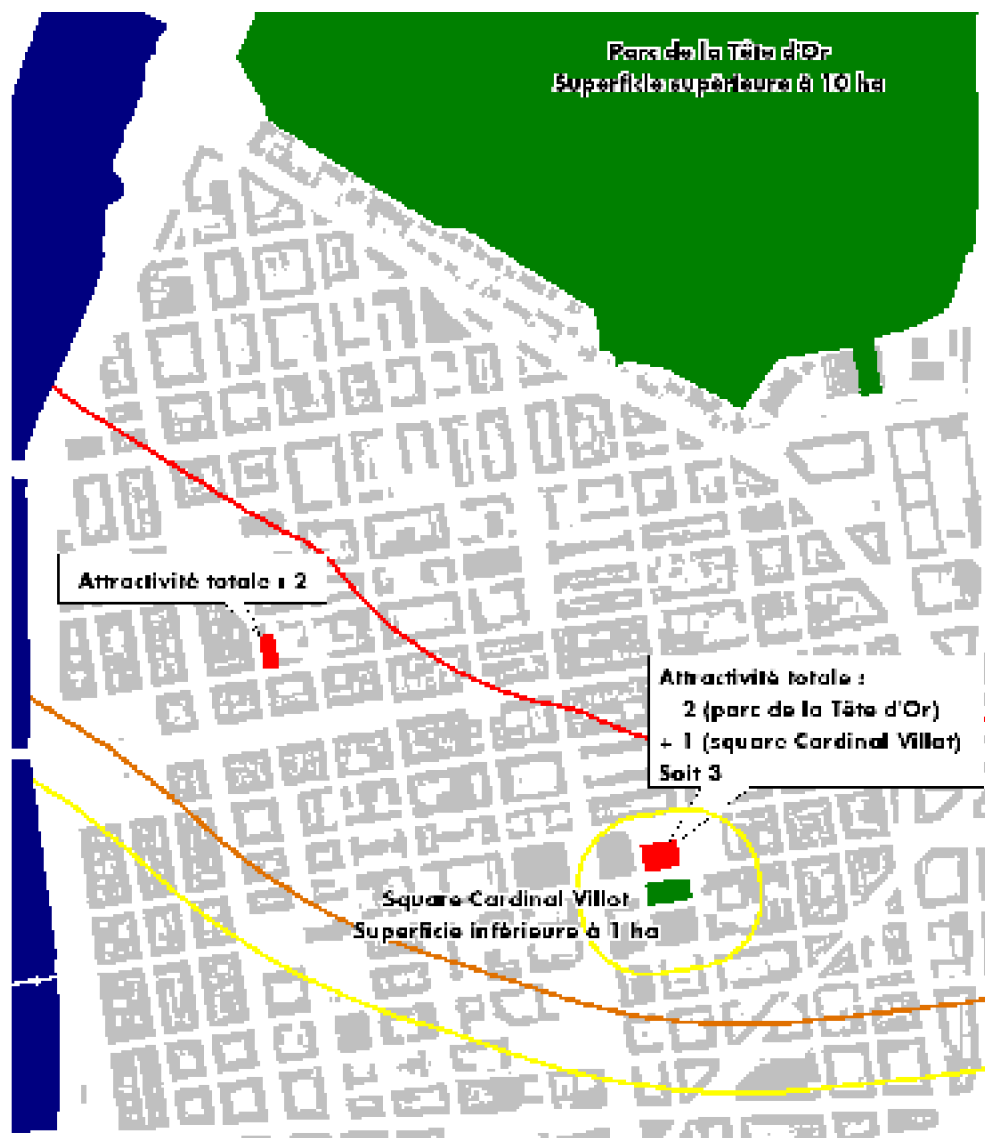


Figure IV.23. Exemple d'attribution de l'indice d'attractivité

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'indice de diversité des activités est limité par le nombre total d'activités différentes disponibles : il ne dépasse donc pas 4, quel que soit le nombre de parcs à proximité.

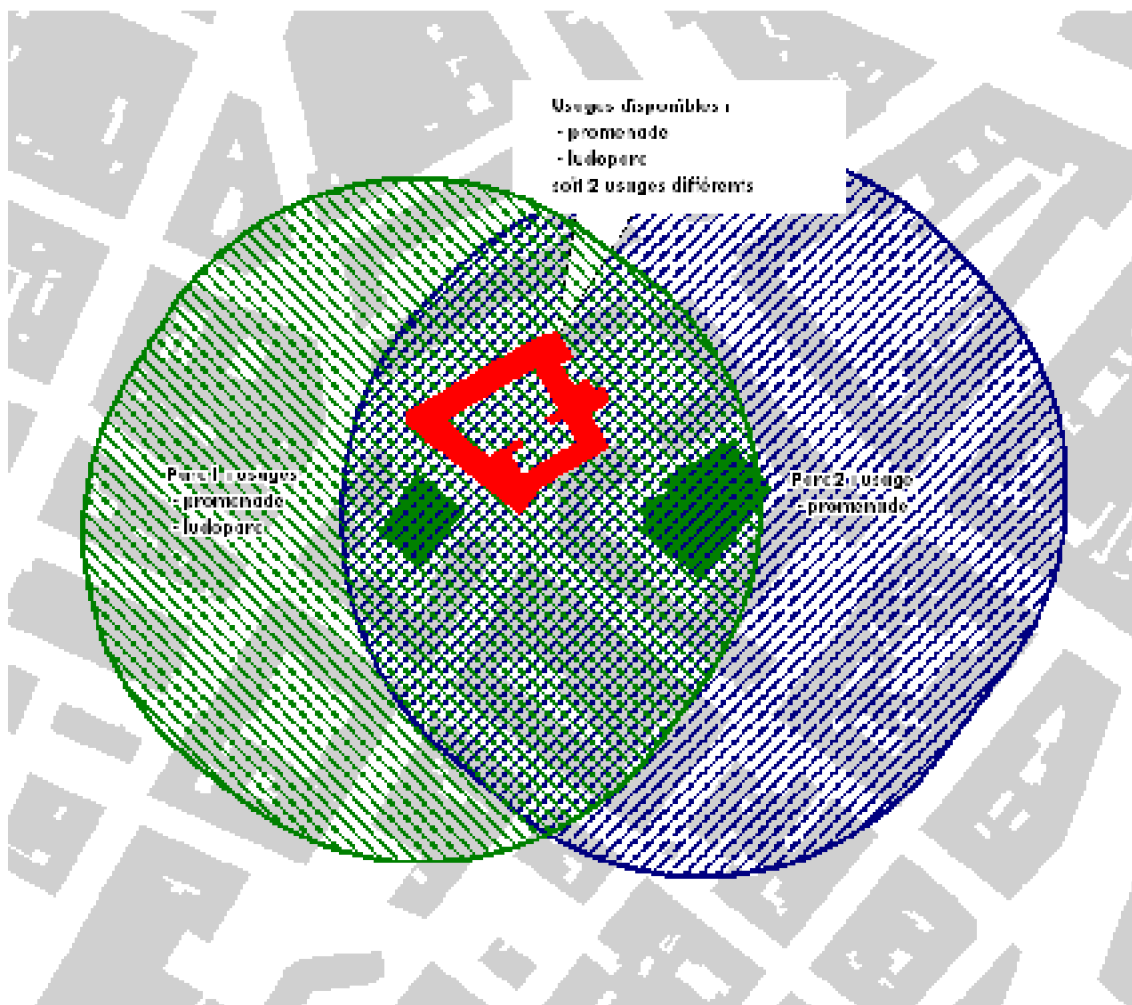


Figure IV.24. Exemple d'attribution de l'indice de diversité des usages

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Dans ce cas, le bâtiment est situé à l'intersection de deux zones d'influence : pour la première, le parc comporte deux activités différentes (promenade et ludoparc), pour la seconde, le parc n'en comporte qu'une (promenade). Le total des activités à la fois disponibles et différentes est donc de 2 : promenade et ludoparc.

Afin d'attribuer un poids différencié en fonction de la position du bâti par rapport aux différentes aires d'attraction et en fonction du champ possible des usages, un indicateur de synthèse combine à la fois l'attractivité des espaces verts et les activités disponibles en leur sein. Le calcul de cet indice de synthèse se fait individuellement pour chaque unité du référentiel par le produit de l'indice d'attractivité et de l'indice de diversité des activités.

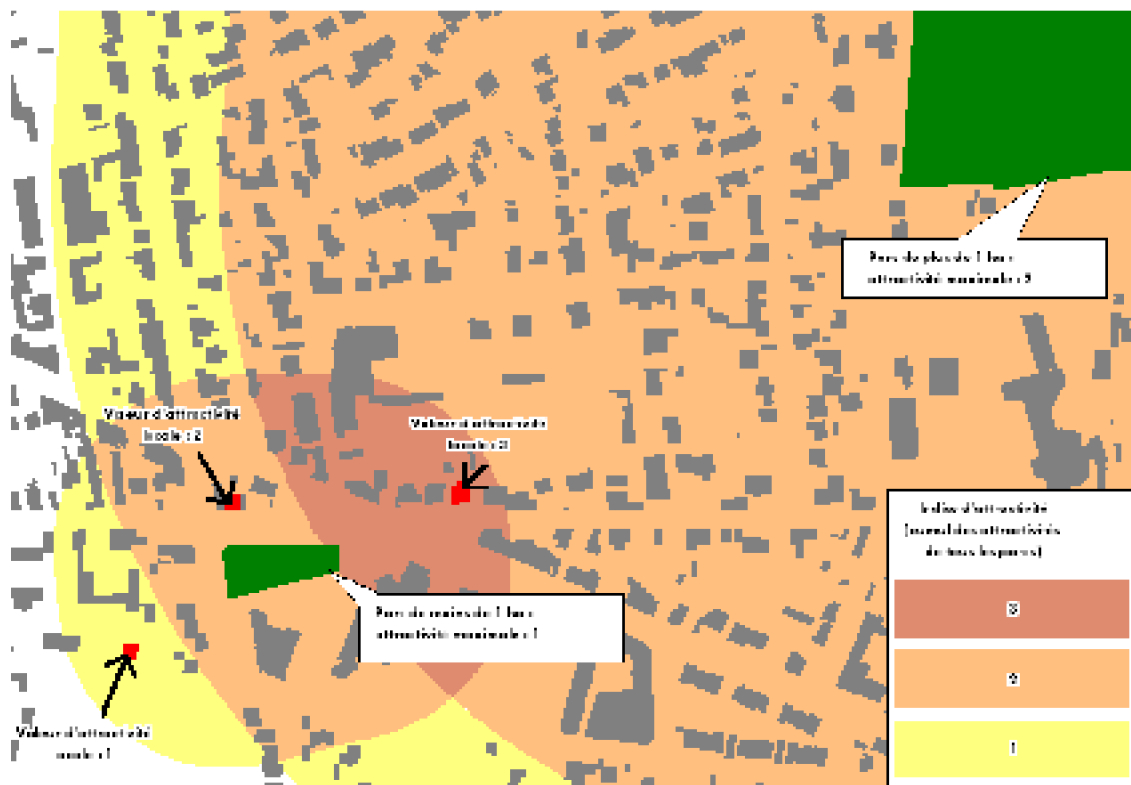


Figure IV.25. Exemple de construction de l'indice de synthèse - Phase 1 : Indice d'attractivité

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

L'exemple proposé ci-dessus, présente le cas de trois bâtiments distincts. Le plus à gauche se trouve uniquement dans l'aire d'attractivité d'un parc de moins de 1 ha, sa valeur d'attractivité est donc de 1. Le bâtiment en position centrale bénéficie à la fois de l'attractivité du parc de moins de 1 ha et de l'indice 1 d'attractivité du parc de plus de 1 à 10 ha. La valeur d'attractivité attribuée au bâtiment correspond ainsi au cumul des indices, soit une valeur de 2. Sur le même principe de cumul, le bâtiment le plus à droite bénéficie d'une valeur d'attractivité de 3 (indice 1 d'attractivité lié à la présence du parc de moins de 1 ha + indice 2 lié à la présence du parc de 1 à 10 ha).

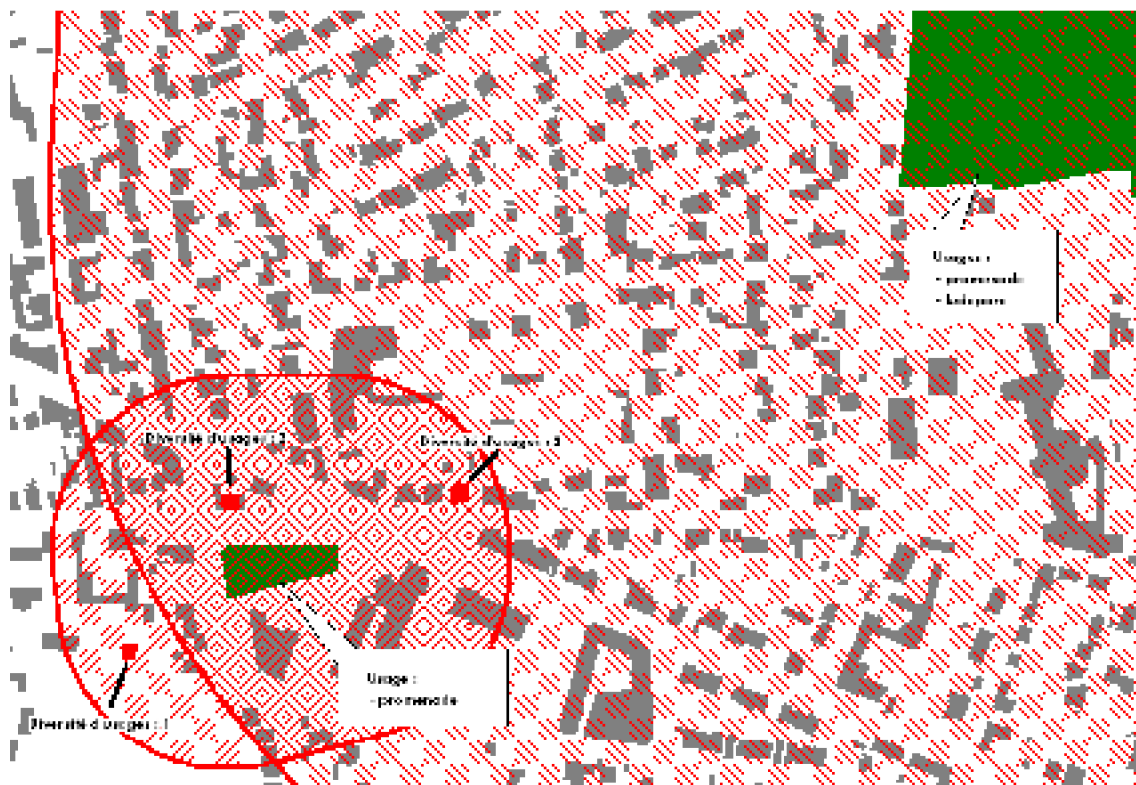


Figure IV.26. Exemple de construction de l'indice de synthèse - Phase 2 : Indice de diversité des usages

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

Reprenant la même configuration géographique, il s'agit de présenter la construction de l'indice de diversité des usages. Le bâtiment de gauche est concerné par le seul usage disponible au sein du parc de moins de 1 ha, l'indice de diversité est donc de 1. Les deux autres bâtiments, localisés sur les aires d'attractivité des deux parcs, bénéficient par conséquent d'un indice de diversité de 2 (promenade et ludoparc).



Figure IV.27. Exemple de construction de l'indice de synthèse -Phase 3 : Attribution de l'indice composite

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La troisième phase de la construction de cet indice de synthèse permet alors de mettre en relief la disparité de la disponibilité des espaces verts. Le bâtiment le plus à gauche connaît la situation la plus défavorisée. Son indice de synthèse est le suivant : indice 1 d'attractivité X indice 1 de diversité des usages = 1.

Le second bâtiment affiche une situation intermédiaire. Son indice de synthèse est le suivant : indice 2 d'attractivité X indice 2 de diversité des usages = 4.

Le bâtiment de droite affiche une situation nettement plus favorable. Son indice de synthèse est le suivant : indice 3 d'attractivité X indice 2 de diversité des usages = 6.

### 2.3. Limites de l'approche

Cette analyse visant à évaluer la capacité des espaces verts à répondre de manière satisfaisante aux besoins des habitants et à assumer le rôle de détente et de loisirs qu'ils sont censés jouer, n'est pas sans lacune. Il convient tout d'abord de signaler l'antériorité des données comportementales utilisées. Celles-ci datent en effet de 1982. Malgré les recherches bibliographiques effectuées, nous avons été dans l'incapacité de nous appuyer sur des connaissances empiriques plus récentes. Il n'en reste pas moins que cette étude<sup>159</sup> reste un modèle dans la mesure où elle sert encore actuellement de référence aux travaux du Département Espaces Verts du CERTU.

La grande faiblesse de cette approche demeure ensuite dans l'absence de la prise en compte de l'accessibilité réelle des espaces verts publics considérés. Bien que la qualité des cheminements piétonniers ait été jugée peu discriminante pour des unités de voisinage de taille réduite (périmètre variant de 100 à 300 mètres autour de chaque bâtiment), les contraintes de déplacement sur une distance de 1000 mètres sont plus difficilement négligeables. Les contraintes spécifiques du cheminement, le choix du mode de déplacement, les obstacles urbains (voies ferrées, voies routières rapides, zones d'activités ou industrielles, les fleuves ou cours d'eau, ...) sont autant d'éléments que nous n'avons pu considérer et intégrer à l'analyse.

### **3. Attractivité des espaces verts publics et diversité des usages proposés : quelle qualité pour les cadres de vie lyonnais ?**

---

L'exploitation des données mobilisées a permis de produire trois représentations cartographiques. Les deux premières cartes proposent une approche quantitative du phénomène et caractérisent en quelque sorte « *l'offre en espaces verts* ». Grâce à l'emprise des différentes aires d'attractivité établies en fonction de la superficie des espaces verts, la première carte permet de hiérarchiser, en fonction de la localisation de chacun des bâtiments, l'ampleur des choix possibles. La deuxième représentation cartographique présente, sur l'ensemble de ces aires d'influence, la diversité des usages proposée (cumul des usages disponibles). Enfin, la troisième carte correspond au croisement de ces deux indicateurs et qualifie le territoire lyonnais en fonction de la disponibilité des espaces verts dont bénéficie chacun des bâtiments habités. Cette interprétation qualitative de l'emprise des espaces verts publics et des usages qu'ils proposent en leur sein permet ainsi de mettre en évidence de profondes disparités spatiales quant à la qualité des cadres de vie des habitants.

#### **3.1. Analyse de « *l'offre en espaces verts* » : le territoire lyonnais marqué par un profond clivage spatial**

Il s'agit dans un premier temps de caractériser, pour l'ensemble des bâtiments de la ville de Lyon, l'offre en espaces verts publics à travers leur emprise spatiale et la disponibilité

---

<sup>159</sup> BALLION R., GRANJEAN A., 1982, « Aire d'attractivité des espaces verts publics urbains de la région d'Île-de-France ». Laboratoire d'économétrie de l'école Polytechnique, Etude pour l'Agence des Espaces Verts de la Région d'Île de France, 39 pages.



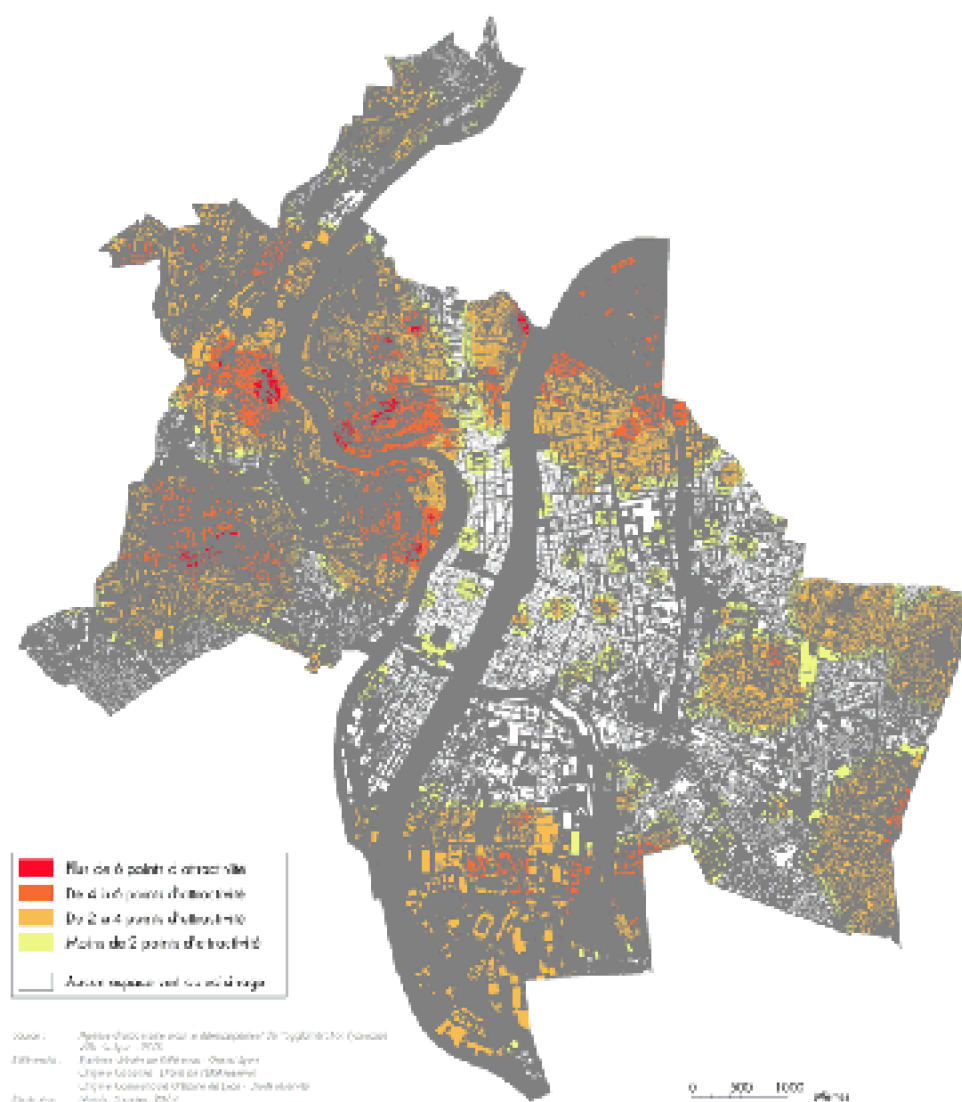
des activités possibles.

### 3.1.1. L'attractivité des espaces verts en fonction de leur surface

La **carte IV.33.** présentant l'attractivité de l'ensemble des espaces verts de la ville de Lyon permet d'opposer un hypercentre urbain densément peuplé largement dépourvu d'emprise verte à des secteurs périphériques plus préservés. Globalement, le 6<sup>ème</sup> arrondissement, le sud du 7<sup>ème</sup>, les secteurs plus limités à l'ouest des 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements et surtout l'ouest de la commune, bénéficient de la présence de grands parcs urbains. L'est de la commune est davantage marqué par l'emprise plus ponctuelle d'espaces publics urbains de taille réduite.

L'ouest de la commune, répartie sur une large part des 9<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements s'impose tout d'abord comme un territoire préservé où l'urbanisation moins dense a permis le maintien et le développement des espaces verts en ville. Avec entre autre la promenade de Saint-Rambert (de près de 3 000 m<sup>2</sup>), le parc de Grand Champ (de plus de 18 200 m<sup>2</sup>), le bois de Balmont (de plus de 41 700 m<sup>2</sup>), le jardin public de la Duchère (de plus de 72 200 m<sup>2</sup>) et le square Montel (de plus de 15 200 m<sup>2</sup>), le 9<sup>ème</sup> arrondissement dispose d'une couverture verte favorable au cadre de vie des habitants. L'ensemble de ce territoire bénéficie ainsi d'une attractivité comprise entre 2 et 4 points. Le centre de Vaise tire avantage de sa localisation et dispose d'une attractivité de plus de 6 points. Le large secteur autour de Vaise profite également de la superposition des aires d'influence des espaces verts et s'individualise par un important niveau d'attractivité (entre 4 et 6 points).

De la même manière, la présence d'espaces publics conséquents comme par exemple le jardin du Rosaire (de plus de 20 300 m<sup>2</sup>), le parc de la Mairie du 5<sup>ème</sup> arrondissement (de près de 20 000 m<sup>2</sup>), le parc de Champvert (de plus de 12 100 m<sup>2</sup>), le parc et poney club (de plus de 48 000 m<sup>2</sup>), le parc de Ménival (de près de 14 500 m<sup>2</sup>), auxquels s'ajoutent différents squares de taille plus réduite, constituent une maille verte améliorant le cadre de vie des habitants. Le secteur du Point du Jour comme les hauteurs de Fourvière et de Saint-Just offrent ainsi une attractivité de plus de 4 points. Le reste du 5<sup>ème</sup> arrondissement, à l'exception de quelques rares secteurs ne disposant d'aucun espace vert à proximité, présente une attractivité moyenne de 2 à 4 points.



Carte IV-33 : l'attractivité des espaces verts

Les secteurs proches de la Saône au nord de la ville sont largement marqués par l'emprise de grands espaces verts. Avec la présence du parc de la Cerisaie (de près de 119 000 m<sup>2</sup>), des balmes Serin de la Croix-Rousse (de plus de 13 000 m<sup>2</sup>), du parc Francis Poppy (de près de 7 800 m<sup>2</sup>), du jardin des Chartreux (de plus de 18 300 m<sup>2</sup>), de l'espace vert de la Grande Cote (de près de 9 000 m<sup>2</sup>), du parc Sutter (de plus de 4 600 m<sup>2</sup>), de l'amphithéâtre des Trois Gaules contigu à l'espace vert Lucien Spotisse (pour un total d'environ 14 000 m<sup>2</sup>), le secteur oriental des 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements bénéficie d'une couverture verte conséquente. L'attractivité des espaces verts est ainsi supérieure à 2 points, pour atteindre les 4 à 6 points sur une large partie du 1<sup>er</sup> arrondissement. Nous distinguons également des micro-secteurs où l'attractivité, du fait de la superposition des aires d'attraction, est encore plus importante : à savoir le début de la rue des Chartreux et le secteur proche de la Saône vers la montée de la Butte pour le 1<sup>er</sup> arrondissement. Pour le 4<sup>ème</sup> arrondissement, il s'agit de la zone située entre le jardin de la Cerisaie et le Parc Francis Poppy, vers la rue Philippe De Lassalle et le secteur proche du square

Bouvier près de la rue Pailleron.

Il convient enfin de souligner la particularité de ce secteur de part et d'autre de la Saône. Il faut en effet préciser que la représentation cartographique présentée ici ne tient pas compte de la rupture physique de la rivière qui traverse ce territoire. Qu'il s'agisse de la rive droite ou gauche de la Saône, le territoire bénéficie de l'influence des espaces verts situés sur la rive opposée. Bien que cette interprétation de l'attractivité des espaces verts puisse paraître irrespectueuse de la réalité du territoire et nie en quelque sorte l'existence de ruptures urbaines indéniables, il convient de préciser que ces deux territoires ne sont pas totalement déconnectés. L'accessibilité entre les deux rives de la Saône est ainsi assurée par une succession importante de ponts : la passerelle de l'Homme de la Roche et le pont du Général Koenig reliant le 9<sup>ème</sup> au 1<sup>er</sup> arrondissement et le pont Masaryk entre le 4<sup>ème</sup> arrondissement et Vaise. Cette vision "unifiée" du territoire n'engendre pas une altération profonde des résultats, elle ne vient que renforcer le phénomène avéré de l'emprise valorisante des espaces publics urbains de ces territoires corrélé à des conditions favorables de localisation et de proximité. Le constat reste identique pour la partie est de ces territoires, puisque les 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements, coté Rhône, comptent à la fois la présence des espaces verts proches de la Montée de la Boucle (4<sup>ème</sup> arrondissement), le jardin du Gros Cailloux, le jardin Villemanzuy (montée Saint-Sébastien) et le jardin Croix-Paquet (1<sup>er</sup> arrondissement) et profitent de l'attractivité du parc de la Tête d'Or situé sur la rive gauche du Rhône. Ces deux entités géographiques, bien que séparées par la barrière physique du fleuve, ne manquent pas de connexion réelle. Le pont Winston Churchill relie en effet la montée de la Boucle (4<sup>ème</sup> arrondissement) au quai du Rhône et le pont De Lattre De Tassigny fait le lien entre le 1<sup>er</sup> et le 6<sup>ème</sup> arrondissement.

La rive gauche du Rhône est quant à elle structurée par l'emprise de deux grands parcs urbains. Au nord, le parc de la Tête d'Or de près de 10 hectares étend son attractivité sur la quasi-totalité du 6<sup>ème</sup> arrondissement. À cette valorisation de cadre de vie assuré par la proximité de ce parc d'agglomération s'ajoute la présence de petits espaces verts de proximité et la place Maréchal Lyautey végétalisée et aménagée d'un ludoparc. Ce territoire central de la ville de Lyon peut ainsi prétendre à une couverture végétale conséquente dont l'attractivité des espaces verts est de 2 à 4 points pour atteindre plus ponctuellement, sur des zones de chevauchement, entre 4 et 6 points.

Au sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement, la situation est similaire. Le territoire bénéficie de la proximité du parc urbain de Gerland recensant plus de 733 500 m<sup>2</sup> de pelouses, d'arbres et de parterres fleuris. À cette mitoyenneté se juxtapose la présence d'espaces verts de proximité améliorant ainsi la qualité des cadres de vie.

Comme nous l'avons précisé en introduisant l'analyse, l'est du territoire lyonnais se caractérise par l'emprise d'espaces de taille moyenne. Ce secteur situé derrière le boulevard urbain et les voies ferrées, à cheval sur les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements, forme une entité discontinue où les bâtiments bénéficiant d'une certaine attractivité (entre 2 et 4 points) côtoient de nombreux bâtiments dépourvus d'accessibilité aux espaces verts. Le 3<sup>ème</sup> arrondissement se structure autour du square Georges Bazin (de près de 25 000m<sup>2</sup>) proche de l'avenue des Acacias (3<sup>ème</sup> arrondissement) et du parc Chambovet (de plus de 39 200 m<sup>2</sup>). En limite des 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements, nous pouvons

noter l'attractivité du jardin public de l'Institut Lumière (de plus de 13 000 m<sup>2</sup>). Le 8<sup>ème</sup> arrondissement se caractérise principalement par la présence du Clos Layat (aire de jeux de plus de 99 000 m<sup>2</sup> située sur la route de Vienne) et bénéficie également de l'attractivité du parc départemental de Parilly localisé sur les communes de Bron et de Vénissieux. Malgré la localisation éparse d'espaces verts de taille moyenne, de nombreux bâtiments demeurent éloignés de toutes sources de loisirs et de détente.

Le reste du territoire lyonnais connaît une situation bien plus dégradée. L'hypercentre réparti de la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) à l'Hôtel de Ville (1<sup>er</sup> arrondissement) et son extension au sud en direction du territoire en reconversion de Confluence ainsi que le centre de la rive gauche du cours La Fayette (limite entre les 6<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements) aux voies ferrées et son extension vers le sud sur les territoires de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) témoignent d'une importante pénurie d'espaces verts. Structurés par une localisation sporadique d'espaces verts « *de poche* » de moins de 8 000 m<sup>2</sup>, ces territoires se caractérisent par une déficience préjudiciable. Il convient en effet de préciser que sur l'ensemble de ce territoire, nous comptons seulement 72 ha d'espaces verts. Ces cadres de vie affichent ainsi une forte dominance urbaine qui laisse une place fort limitée à l'intégration des espaces de loisirs et de détente végétalisés.

Cette première cartographie représentant les différents niveaux d'attractivité des espaces verts de la ville témoigne ainsi d'une profonde disparité spatiale opposant le centre urbain dense considérablement dépourvu de lieux de promenade et de détente à une périphérie plus préservée où les espaces verts sont davantage intégrés au milieu urbain.

### 3.1.2. La diversité des usages des espaces verts

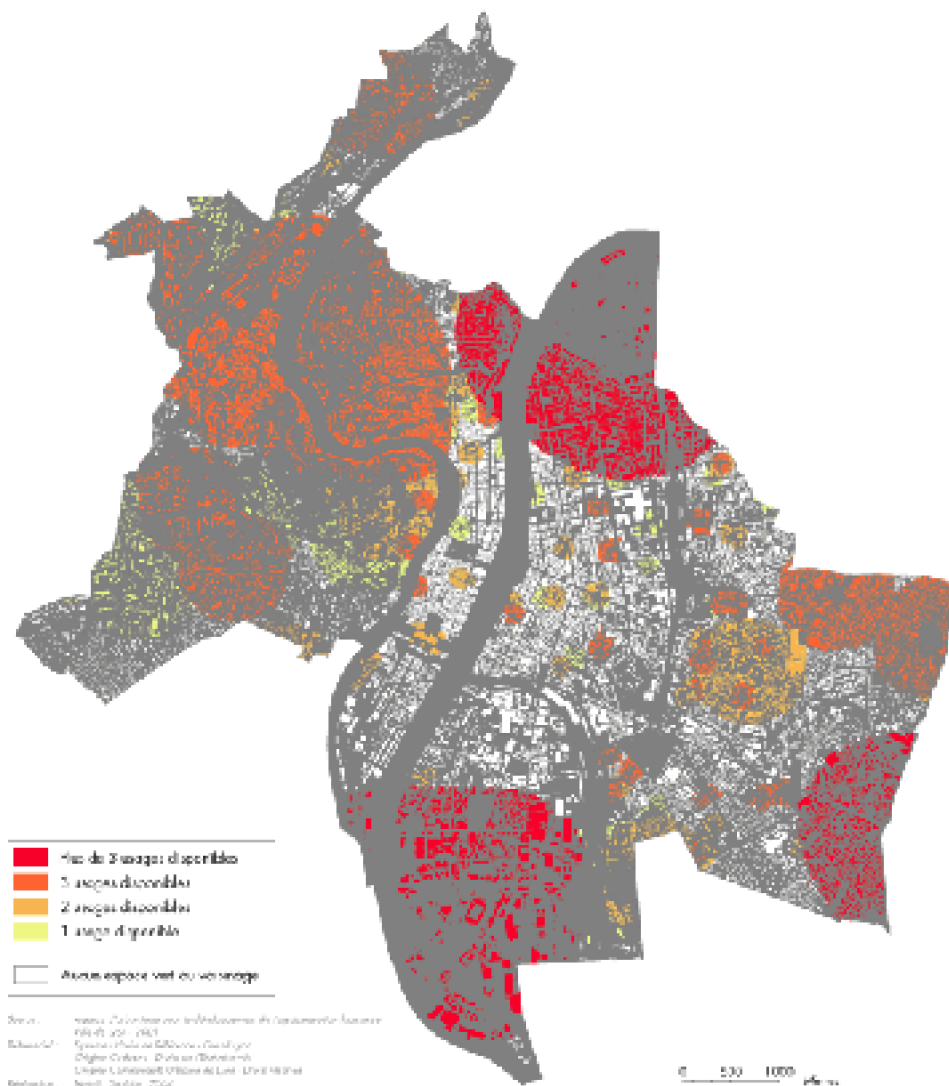
Comme le montre la **carte IV.34.**, l'analyse de la répartition des différents usages possibles au sein de chacun des espaces verts recensés sur la ville de Lyon (à savoir quatre usages possibles : « *promenade* », « *ludoparc* », « *nature* », « *grand parc urbain* ») fait également état d'une profonde disparité de la disponibilité.

D'une manière générale, la diversité des usages exprimée sur l'ensemble des aires d'attractivité décrites ultérieurement, permet d'identifier l'effet structurant des grands parcs urbains. Seuls les parcs de la Tête d'Or (6<sup>ème</sup> arrondissement), de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) et de Parilly (commune de Bron) proposent en leur sein plus de trois usages possibles.

Le grand ouest de la commune, couvrant une grande partie des 9<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements (hormis une bande interstitielle trop éloignée du parc de la Cerisaie et ne profitant pas encore de l'influence du parc de la Tête d'Or) bénéficie d'une disponibilité d'usages importante. La grande majorité de ce territoire permet au sein des aires d'attractivité des espaces verts dont il dispose la pratique de trois activités distinctes. Seuls certains secteurs limités et isolés proposent un nombre inférieur d'usage (1 ou 2 usages possibles). La partie orientale des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements bénéficiant de l'attractivité du parc de la Tête d'Or, offre conformément aux bâtiments proches de la zone d'influence d'un grand parc urbain, une disponibilité de plus de trois usages possibles.

L'est de la commune connaît une importante diversité d'usages. Lorsque l'attractivité

des espaces verts existe, les bâtiments qui en bénéficient disposent de plus de deux usages. Cette importante disponibilité caractérise ainsi les espaces verts de taille moyenne comme le square Georges Bazin, le parc Chambovet et le jardin public de l'Institut Lumière mais aussi des espaces publics de taille nettement plus limitée comme le jardin public rue Maurice Flandin (3<sup>ème</sup> arrondissement), le parc Professeur Sisley (3<sup>ème</sup> arrondissement) ou le jardin public avenue Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement). La diversité de la disponibilité des usages demeure donc étroitement liée à la superficie des espaces verts sans pour autant être l'unique facteur déterminant.



Carte IV-34 : la diversité des usages des espaces verts

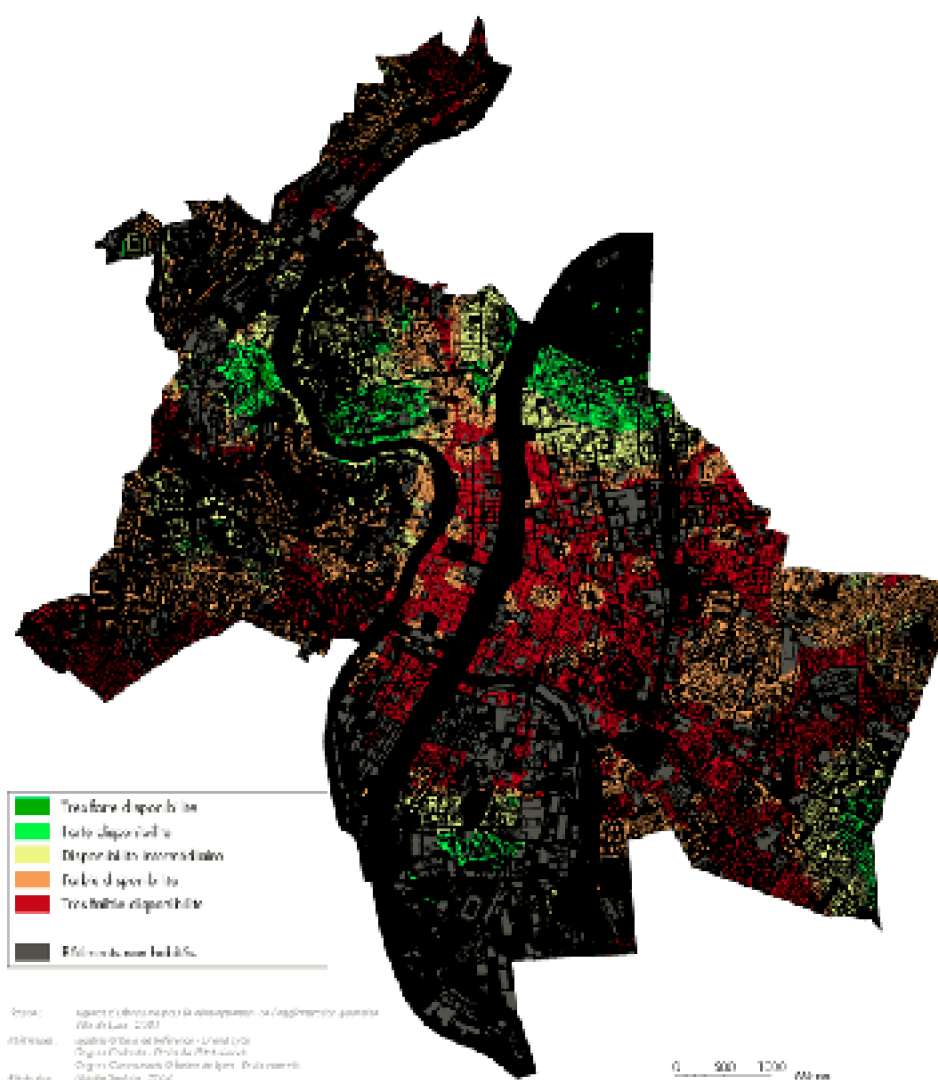
De la même manière, le Presqu'île et la rive gauche du Rhône, malgré la grande faiblesse de l'emprise des espaces verts qui les caractérise, témoignent d'un niveau de diversité des usages comparable à ceux que proposent les jardins publics de taille nettement plus importante. Ces territoires bénéficient par conséquent d'une disponibilité de deux à trois usages. Certes, celle-ci s'exprime sur des emprises spatiales très limitées et concerne par conséquent un nombre réduit de bâtiments. C'est par exemple le cas du

jardin public Marie Perrin (3<sup>ème</sup> arrondissement), du square du Beguin (7<sup>ème</sup> arrondissement) ou du square Jammot (2<sup>ème</sup> arrondissement). Sur ce secteur particulièrement défavorisé, l'existence de cette disponibilité de deux ou trois usages possibles s'explique également par une localisation regroupée des espaces verts. Certains bâtiments se situent ainsi à proximité de plusieurs espaces verts. En termes d'usage, cette concentration spatiale d'espaces verts de poche permet très ponctuellement de pallier à la faiblesse de leur emprise.

### **3.2. Représentation cartographique de l'importance de la disponibilité des espaces verts lyonnais**

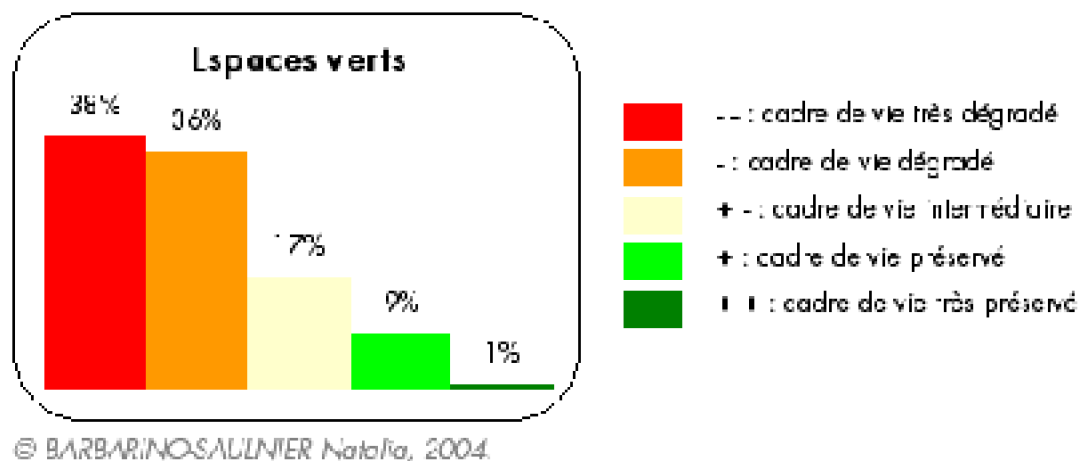
La **carte IV.35.** basée à la fois sur l'attractivité des espaces verts et les usages qu'ils proposent représente les disponibilités des espaces verts de l'ensemble du territoire lyonnais. Cette interprétation plus qualitative du phénomène cherche à caractériser le milieu urbain en fonction de l'importance de sa disponibilité en espaces verts. Il s'agit d'évaluer le champ des possibles tant en matière de proximité des espaces de loisirs et de détente qu'à travers la diversité des activités qu'ils proposent. Cette hiérarchisation se base sur un principe multiplicateur. Pour chacun des bâtiments habités de la ville de Lyon, il s'agit en effet de considérer l'attractivité dont il dispose et de multiplier ces points d'attractivité au nombre d'usages possibles. Cette méthode permet de majorer l'attractivité des espaces verts en fonction de la diversité des usages dont ils disposent. Cette cartographie se structure alors autour des 5 classes qualitatives suivantes :

- Très forte disponibilité des espaces verts = indice supérieur ou égal à 16,
- Forte disponibilité des espaces verts = indice compris entre 12 et 16,
- Disponibilité intermédiaire = indice compris entre 8 et 12,
- Faible disponibilité des espaces verts = indice compris entre 1 et 8,
- Très faible disponibilité des espaces verts = indice compris entre 0 et 1.



Carte IV-35 : disponibilité des espaces verts

La représentation ainsi obtenue localise en vert de rares secteurs préservés disposant d'une offre réelle en espaces verts. Celle-ci met principalement en évidence le caractère très urbain d'une grande partie du territoire lyonnais stigmatisé par une profonde pénurie d'espaces verts. Comme le montre le graphique ci-dessous, les disparités spatiales des « *disponibilités vertes* » font état d'une pénurie caractéristique.



Graphique IV.8. Importance de la disponibilité des espaces verts : répartition des bâtiments habités

En effet, seul 10% des bâtiments habités connaissent une proximité favorable à la qualité de vie quotidienne. Ces bâtiments se localisent ainsi soit au voisinage de grands parcs urbains, soit sur des secteurs de juxtaposition bénéficiant de ce fait d'une offre multiple tout en profitant d'une diversité d'usages considérable. Ces secteurs privilégiés jouissant d'une avantageuse mixité fonctionnelle sont ainsi peu nombreux. Il s'agit du cœur de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), du secteur proche de la montée de la Boucle (4<sup>ème</sup> arrondissement) et sa continuité vers le boulevard de la Croix-Rousse (limite entre les 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements), et la zone proche de la Saône, de la montée de la Butte (1<sup>er</sup> arrondissement) jusqu'à la rue de la Tourette en passant par la rue des Chartreux et le début du boulevard de la Croix-Rousse. Nous distinguons également le secteur nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement où les bâtiments habités bordant le Parc de la Tête d'Or bénéficient d'une forte « *disponibilité verte* ». Il en est de même pour le sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement. Les rares bâtiments habités implantés au sein du Parc scientifique Tony Garnier profitent ainsi de la proximité et des potentialités du parc de Gerland. Dans la logique de qualité de vie au quotidien qui est la nôtre, les atouts de ce grand parc urbain restent limités dans la mesure où le territoire qui lui est contigu n'a qu'une faible vocation résidentielle. Le secteur situé entre les avenues Jean Mermoz et Paul Santy (zone est du 8<sup>ème</sup> arrondissement) bénéficie également d'une forte « *disponibilité verte* » issue de la proximité du parc Départemental de Parilly (situé sur les communes de Bron et Vénissieux).

Les zones disposant d'une « *disponibilité verte* » intermédiaire correspondent à des territoires interstitiels faisant le lien entre les espaces avantagés et défavorisés. Pour le secteur ouest de la commune, nous les retrouvons principalement au nord de Vaise entre le quai du Commerce et la gare de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement). Nous pouvons également citer les bâtiments habités proches des quais de Saône (quais Arloing, Pierre Scize) ainsi que quelques secteurs plus éparses comme ceux de la Sauvegarde et de Balmont (9<sup>ème</sup> arrondissement), de Saint-Jean, Saint-Georges et le secteur de Champvert (5<sup>ème</sup> arrondissement). C'est dans le centre de la ville que la « *disponibilité verte* » dite intermédiaire est la plus étendue. Elle concerne essentiellement les bâtiments habités du secteur de Serin bénéficiant de la présence du jardin public la Cerisaie et ceux



de la Croix-Rousse de part et d'autre de la rue Dumont d'Urville (4<sup>ème</sup> arrondissement). Pour la rive gauche du Rhône et le secteur est de la commune, les bâtiments habités en situation intermédiaire se concentrent sur les pourtours lointains des aires d'attractivité des grands parcs urbains.

Il est important de garder à l'esprit que la description ainsi faite des territoires bénéficiant d'une « *disponibilité verte* » conséquente ne concerne qu'un tiers des bâtiments habités de la ville de Lyon. Il convient alors de préciser que l'insuffisance de l'intégration des espaces verts au milieu urbain affecte près de 75% des bâtiments résidentiels lyonnais. La très grande majorité du territoire de Lyon propose ainsi des cadres de vie particulièrement dégradés au regard de la disponibilité des espaces verts publics puisque 36% des bâtiments habités présentent une faible « *disponibilité verte* » auxquels s'ajoutent 38% caractérisés par une pénurie en espaces verts. Au total, cela concerne plus de 28 000 bâtiments essentiellement localisés en hypercentre (de la Presqu'île à la Confluence), sur une très large part du 5<sup>ème</sup> arrondissement, de la rive gauche ainsi que sur l'est de la commune (du 6<sup>ème</sup> au 8<sup>ème</sup> en passant par le 3<sup>ème</sup> arrondissement). Cette situation très largement héritée peut, à court terme, évoluer puisque le cœur de la commune va bénéficier de la réalisation d'un certain nombre de projets importants de création d'espaces verts. C'est par exemple le cas du projet de la place du Dauphiné (3<sup>ème</sup> arrondissement), du projet du parc de Sergent Blandan (sur le site de l'ancienne caserne militaire, 7<sup>ème</sup> arrondissement) et surtout du projet du parc de Confluence (2<sup>ème</sup> arrondissement). Grâce à la réalisation de ces trois projets, la physionomie très minérale du centre lyonnais peut alors rapidement évoluer.

Cette cartographie met par conséquent en évidence la déficience de la « *couverture verte* » matérialisée par l'insuffisance de l'emprise des espaces verts publics corrélée à la faiblesse des pratiques et des usages proposés. L'offre en espaces verts susceptible de répondre aux attentes des habitants est très loin d'être assurée partout. La possibilité de fréquenter un espace vert et la capacité de s'adonner à des activités ludiques, de promenade et de détente restent des privilèges.

Finalement, cette cartographie permet de qualifier les cadres de vie lyonnais en fonction de leur « *disponibilité verte* » qui conditionne en quelque sorte leur « *capacité de service* ». Il s'agit d'évaluer la qualité de l'offre en espaces verts et par là même d'apprécier l'aptitude du territoire à satisfaire les besoins ciblés de la vie quotidienne. Cette représentation, au-delà de la mise en évidence de profondes disparités spatiales, permet surtout de révéler la domination urbaine de la commune de Lyon et illustre cette profonde « *carence verte* » du territoire. Cette production cartographique participe par conséquent à la qualification des cadres de vie et par là même à la construction de la représentation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais.

## CHAPITRE IX. L'habitat lyonnais : la taille du logement

L'habitat, le foyer, sont le cœur du territoire individuel de la vie quotidienne : ils sont ce premier cercle d'appropriation complète et exclusive que l'on ne partage qu'avec ses

intimes, ceux avec lesquels on forme l'unité familiale. C'est donc l'environnement le plus direct de l'individu, celui qui imprègne particulièrement sa vie quotidienne. En retour, c'est aussi l'espace sur lequel l'individu a le plus de prise.

Cette interaction est cependant limitée : elle est régie par des contingences telles que la disponibilité foncière et les conditions du marché, l'opportunité, l'histoire et le vécu des individus, la composition familiale. Le choix d'un habitat (taille, disposition intérieure, localisation) est un événement dont la portée est majeure dans la vie de chacun et qui est déterminé par un faisceau de facteurs dont les rationalités sont multiples, parfois concurrentes et en partie inconscientes. La satisfaction de l'habitant pour son logement dépend donc aussi bien de la perception qu'il a de satisfaire aux critères qu'il se fixe (taille, prix, localisation, état, agencement, équipement,...) que d'un sentiment général issu de sa vie quotidienne au cœur de son territoire. Apprécier de manière qualitative la taille du logement se définit alors comme une quête particulièrement difficile pour l'analyse.

## 1. La difficile problématique de la taille du logement

---

L'approche subjective de la qualité de vie quotidienne a fait apparaître une focalisation forte sur la taille du logement : cette notion de taille est en elle-même complexe et déterminée par son contexte socio-économique. En effet, la surface au sol d'un logement n'est facteur de qualité de vie que si elle est modulée par un coût acceptable et un agencement intérieur (nombre de pièces) compatible avec les besoins familiaux. La qualité de vie apparaît donc à l'équilibre entre ces trois variables. Par exemple, un couple avec deux enfants n'aura que faire d'un appartement de deux pièces de 120 m<sup>2</sup> au loyer très élevé. Par contre un appartement de trois pièces et de 90 m<sup>2</sup> au loyer abordable satisfera mieux ses besoins. Enfin un trois pièces de 120 m<sup>2</sup> au loyer toujours abordable améliorera sensiblement la qualité de vie de cette famille.

Seulement, les sources de données disponibles ne nous permettent pas de mener une analyse aussi fine et transversale de la taille des logements. Il s'agit donc, à partir des informations accessibles, d'adapter au mieux cette problématique de la taille des résidences principales pour restituer une analyse objective du parc de logements lyonnais.

### 1.1. Les sources de données disponibles

En matière d'habitat, les sources de données sont assez peu nombreuses. La source d'information la plus exhaustive, fiable et complète que nous ayons trouvée reste celle proposée par le recensement de la population établi par l'INSEE. La taille du logement est ainsi abordée selon deux aspects. Le recensement de la population répartit le nombre de résidences principales soit en fonction de leur nombre de pièces d'habitation, soit en fonction de leur surface habitable. Comme le montre le tableau ci-dessous, la variable « *nombre de pièces* » se distribue en six classes permettant de comptabiliser les résidences principales composées d'une pièce à six pièces ou plus. La variable « *surface* » des logements permet de dénombrer et de hiérarchiser les résidences

principales en cinq classes de superficie, de moins de 40m<sup>2</sup> à 150m<sup>2</sup> ou plus.

Tableau IV.19. Caractéristiques des résidences principales (RP) : structures des deux indicateurs de taille disponibles

Nombre de pièces d'habitation	Surface du logement
RP composées de 1 pièce d'habitation	RP de moins de 40m <sup>2</sup>
RP composées de 2 pièces d'habitation	RP de 40 à moins de 70m <sup>2</sup>
RP composées de 3 pièces d'habitation	RP de 70 à moins de 100m <sup>2</sup>
RP composées de 4 pièces d'habitation	RP de 100 à moins de 150m <sup>2</sup>
RP composées de 5 pièces d'habitation	RP de 150 m <sup>2</sup> ou plus
RP composées de 6 pièces d'habitation ou plus	

Source : Recensement de la Population, Exploitation principale, INSEE, 1999.

Pour aborder cette problématique de la taille des logements, nous avons par conséquent cherché à exploiter au mieux ces deux indicateurs produits par l'INSEE en 1999.

## 1.2. Construction du jeu de données

Cette approche vient à considérer simultanément la surface et l'agencement du logement, en dehors des considérations économiques. Dès lors, l'approche n'est plus strictement quantitative (de type compte, densité), ce qui rend spécifique ce thème dans le contexte de l'analyse globale que nous menons. L'étude de la distribution dans l'espace de ces deux critères implique une approche qualitative multivariée. Bien qu'une corrélation triviale existe a priori entre la superficie et le nombre de pièces des logements, l'objectif de cette analyse est à la fois :

- de repérer dans l'espace, les variations quantitatives des caractéristiques des habitations par rapport à leurs superficies et aux nombres de pièces qui les composent ;
- de repérer les zones et les situations qui s'écartent de cette loi de corrélation : les zones caractérisées par de grands logements à peu de pièces ou à l'inverse des logements relativement petits par rapport au nombre de pièces.

Dans ce cas particulier de l'analyse de la taille des logements, nous ne pouvons pas parler d'indicateur purement quantitatif mais d'une zonation de l'espace urbain basée sur une typologie des combinaisons « *superficies/nombre de pièces* ». Il émerge de cette analyse l'hypothèse qu'une appréciation de la taille des logements permette d'évaluer la qualité de vie des habitants à travers les critères qu'ils ont jugés déterminants.

## 2. Construction de l'indicateur et traitement de l'information

---

Comme nous l'avons précédemment évoqué, l'appréciation de la taille des logements impose une adaptation des modes de faire et nécessite la mobilisation de méthodes appropriées à cette problématique. La spécificité du sujet entraîne par conséquent une

réflexion spatiale particulière qu'il convient de préciser. Les méthodes de traitement doivent également être renouvelées afin de construire des indicateurs fiables capables de renseigner efficacement sur la taille des logements. Pour ce faire, nous avons été contraints de faire évoluer l'analyse spatiale afin de pouvoir intégrer cette approche à l'ensemble de la démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. L'analyse des données a du elle aussi s'adapter à la disponibilité de l'information et à la complexité du phénomène étudié. Il convient alors de développer les contraintes, les choix effectués et les méthodes d'analyse utilisées sans oublier de préciser les limites de l'exercice.

## 2.1. Analyse spatiale

Le thème de l'habitat est un cas particulier dans le cadre de l'évaluation de la qualité de vie quotidienne dans la mesure où il ne s'agit pas d'analyser l'impact d'un facteur extérieur sur l'unité bâtie considérée comme le cœur du territoire de la vie au quotidien, mais de caractériser le bâti lui-même. Pour ce faire, aucune donnée exhaustive décrivant chaque habitation n'est disponible, le niveau de précision le plus élevé correspond à l'unité de référence du Recensement de la Population, à savoir l'îlot INSEE. Le jeu de données nécessaire à l'analyse se base donc sur le découpage des 1 903 îlots INSEE de la ville de Lyon. C'est en effet sur ces entités spécifiques que s'effectue le recensement des résidences principales et leur caractérisation (répartition par catégories de surfaces et de nombre de pièces).

L'analyse mobilise alors les techniques de la statistique multivariée afin de dégager des typologies des îlots en fonction des critères identifiés : superficies et nombre de pièces des résidences principales. À l'issue de ces premières exploitations, la combinaison de ces deux critères peut être menée. La démarche consiste ensuite à rapporter les typologies des îlots aux bâtiments qu'ils contiennent. Cette étape, qui n'apporte rien aux résultats sur le thème de l'habitat, est cependant la condition de son intégration dans la démarche globale de notre étude. Cette phase est à priori périlleuse puisqu'elle consiste en une « *généralisation à l'envers* » qui implique d'attribuer les propriétés moyennes d'un ensemble à chacun des éléments qui le composent. Cependant, en milieu urbain, compte tenu de la densité démographique, les îlots INSEE sont généralement de petite taille et correspondent à des entités plutôt homogènes. Ces dispositions permettent ainsi de limiter les risques d'erreur.

## 2.2. Méthodes de traitement de l'information

Comme nous venons de le préciser le traitement de l'information a nécessité une analyse statistique adaptée aux variables quantitatives retenues. L'ensemble des traitements statistiques a été réalisé grâce au logiciel ADE-4<sup>160</sup>. Pour cela nous avons utilisé une des techniques les plus classiques de la statistique multivariée : l'analyse en composantes principales (A.C.P.). Comme l'explique L. SANDERS, l'A.C.P. « *permet d'extraire le maximum d'information sous une forme simple et cohérente à partir d'un ensemble très important de données et sert à mettre en évidence les interrelations entre les variables et les ressemblances et oppositions entre les unités géographiques analysées* »<sup>161</sup>.

<sup>161</sup> L. SANDERS, 1990, L'analyse statistique des données en géographie. Montpellier, Reclus, Collection Alidade, 267 pages.

Trois typologies ont donc été construites :

- une typologie caractérisant le territoire en fonction du nombre de pièces d'habitation ;
- une typologie caractérisant le territoire en fonction de la superficie des résidences principales ;
- une typologie caractérisant la taille des logements synthétisant le rapport « *superficie/nombre de pièces habitables* ».

La construction de chaque typologie se base ainsi sur une A.C.P. (analyse en composantes principales) du jeu de données après passage des classes en pourcentage. Le passage au pourcentage permet de gommer les effets de volume qui n'ont pas d'intérêt ici. Ainsi, pour les deux premières séries de variables, les critères sont évalués individuellement. Chaque îlot étant composé de  $n$  résidences principales des différentes classes de superficie, la somme des classes correspond à 100%. Il en est de même pour les différentes classes de nombre de pièces. Pour la troisième analyse qui combine les deux critères, le total pour chaque ligne vaut donc 200, soit 100% pour le critère de surface et 100% pour le critère de nombre de pièces. Systématiquement, un grand nombre d'axes a été choisi afin de maximiser la précision de la matrice résultat des A.C.P.

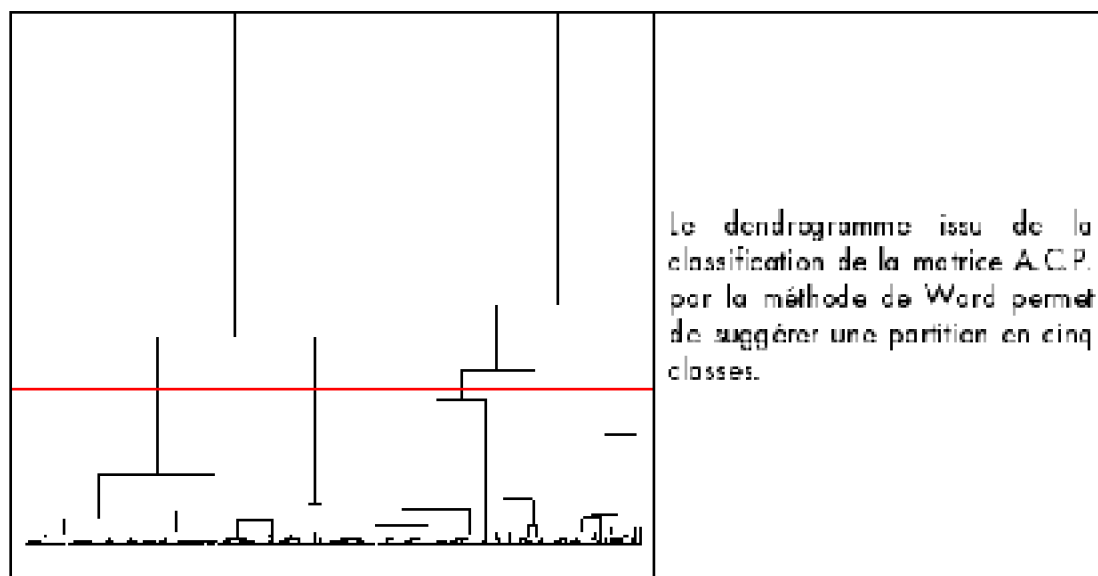
Afin d'élaborer une cartographie des résultats obtenus, il convient d'utiliser une méthode de classification. Pour ce faire, la méthode de classification ascendante hiérarchique (C.A.H.) a été retenue. Cette méthode principalement descriptive ne nécessite aucune hypothèse théorique préalable et permet le traitement d'un nombre important d'éléments. Les principes de la classification ascendante hiérarchique restent assez simples : « *les individus analysés sont progressivement regroupés selon leur degré de ressemblance jusqu'à l'obtention d'une unique classe les regroupant tous* »<sup>162</sup>. Une classification ascendante hiérarchique par moyennes mobiles (analyse de Ward) a ainsi été effectuée sur les matrices résultats : pour chaque typologie, le nombre de classes a été déterminé en fonction de la visualisation du dendrogramme (arbre hiérarchique). Enfin, l'interprétation de chacun des types a été effectuée à partir des résultats intermédiaires des A.C.P. et de la C.A.H. Nous avons également eu recours à la statistique descriptive pour identifier chacun des types. Pour ce faire, nous avons utilisé le profil moyen de chaque type et l'écart au profil moyen de l'ensemble de la population statistique. Il convient à présent de décrire la construction de chacune des typologies.

<sup>160</sup> Le logiciel ADE-4 (Analyses des Données Ecologiques) a été développé par des chercheurs de l'Université Claude Bernard Lyon 1. Il s'agit d'un logiciel d'analyse multivariée et de représentation graphique. Nous avons utilisé la version 2003 de ce logiciel disponible gratuitement sur le site Internet de l'université. Les auteurs d'ADE-4 sont Jean THIOULOUSE (Laboratoire de Biométrie et Biologie Evolutive de l'UMR CNRS 5558), Daniel CHESSEL (Laboratoire de Biométrie et Biologie Evolutive de l'UMR CNRS 5558) et Sylvain DOLEDEC (laboratoire d'Ecologie des Eaux Douces et des Grands fleuves de l'Université Claude Bernard Lyon 1). Le développement de ce logiciel est supporté par des contrats avec le Ministère de l'Environnement et le CNRS. ADE-4 a été retenu pour la convivialité de sa configuration, son usage didactique mais surtout pour sa grande capacité de traitement. Notre étude compte en effet 42 750 entités et rares sont les logiciels d'analyse de données à ne pas être limités dans leur nombre d'entrées.

<sup>162</sup> L. SANDERS, 1990, L'analyse statistique des données en géographie. Montpellier, Reclus, Collection Alidade, 267 pages.

### 2.3. Typologie concernant le nombre de pièces d'habitation

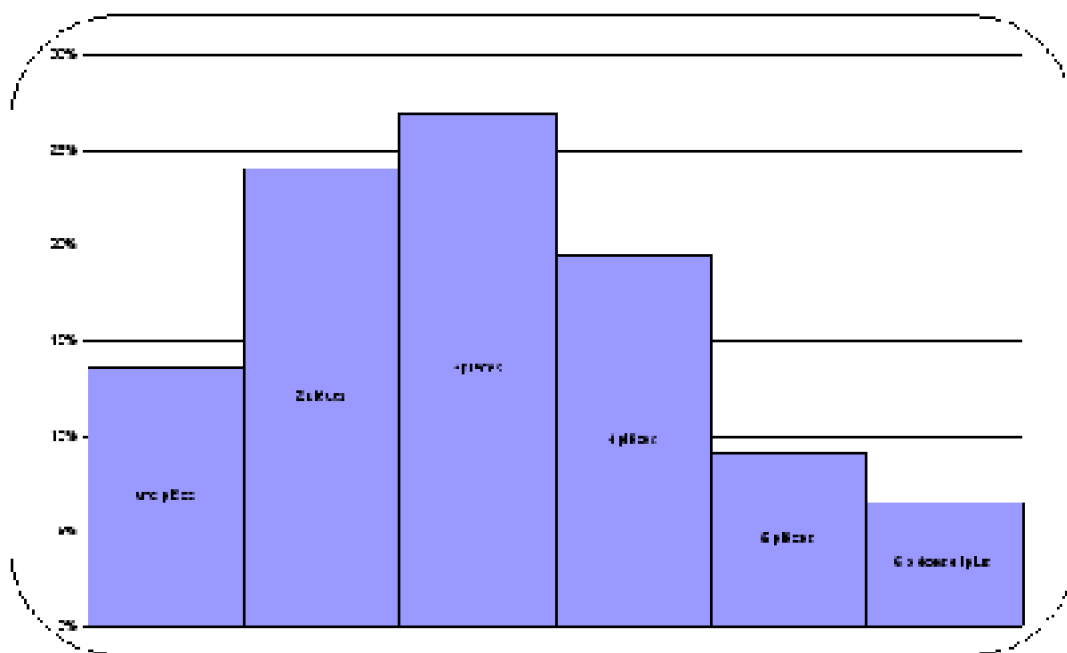
La première typologie que nous avons menée concerne la variable « *nombre de pièces d'habitation* ». Pour construire et expliquer le plus justement possible l'analyse statistique des données retenues, il apparaît nécessaire d'illustrer les choix effectués. Le dendrogramme présenté ci-dessous permet tout d'abord de justifier la construction de la partition en cinq classes.



© BARBARINO-SALINIER Natalia, 2004.

Figure IV.28. Dendrogramme de la variable « *nombre de pièces d'habitation* »

Il convient ensuite d'expliquer, à partir du profil moyen de la ville de Lyon, le contenu de chacune des classes identifiées.



Source : Recensement de la Population, Explications principales, INSEE, 1992.

Graphique IV.9. Profil moyen du nombre de pièces d'habitation de la ville de Lyon

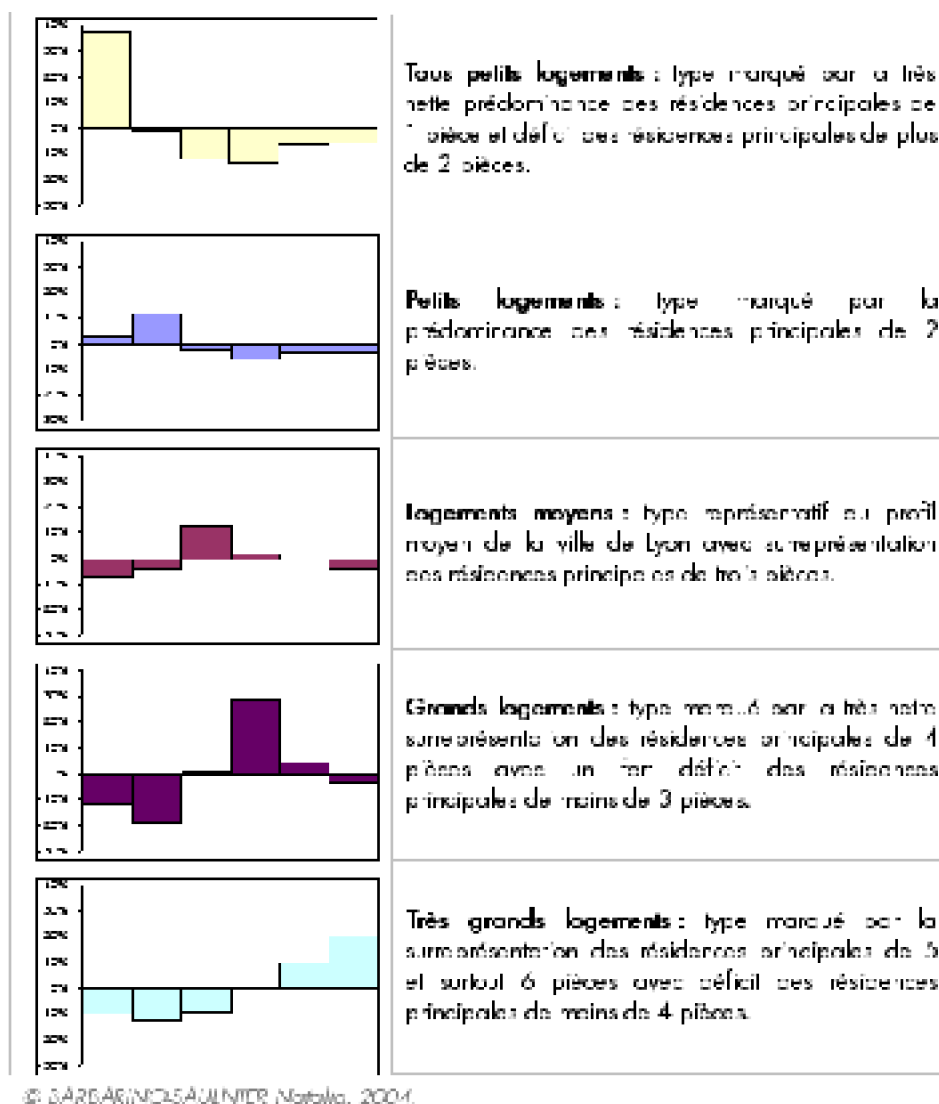


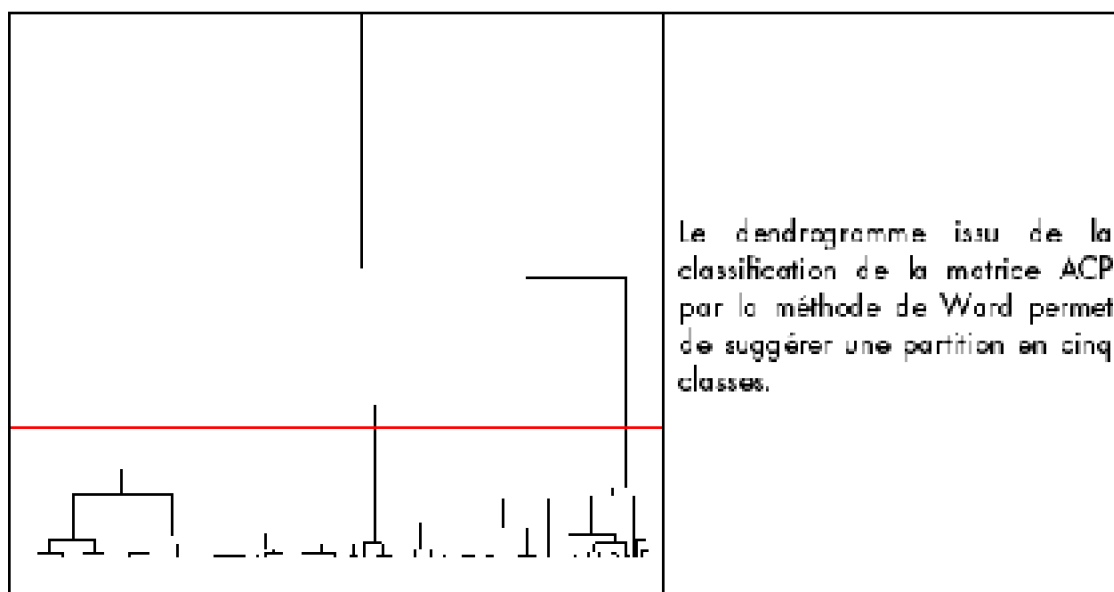
Figure IV.29. Interprétation de la typologie « nombre de pièces d'habitation »<sup>163</sup>

## 2.4. Typologie concernant la superficie des résidences principales

La deuxième typologie que nous avons menée concerne la variable « superficie des résidences principales ». Le dendrogramme présenté ci-dessous permet de justifier la construction de la partition en cinq classes.

<sup>163</sup> Les graphiques représentent l'écart à la moyenne pour chaque classe de nombre de pièces d'habitation : dans l'ordre, une pièce, deux pièces, trois pièces, quatre pièces, cinq pièces, six pièces et plus.

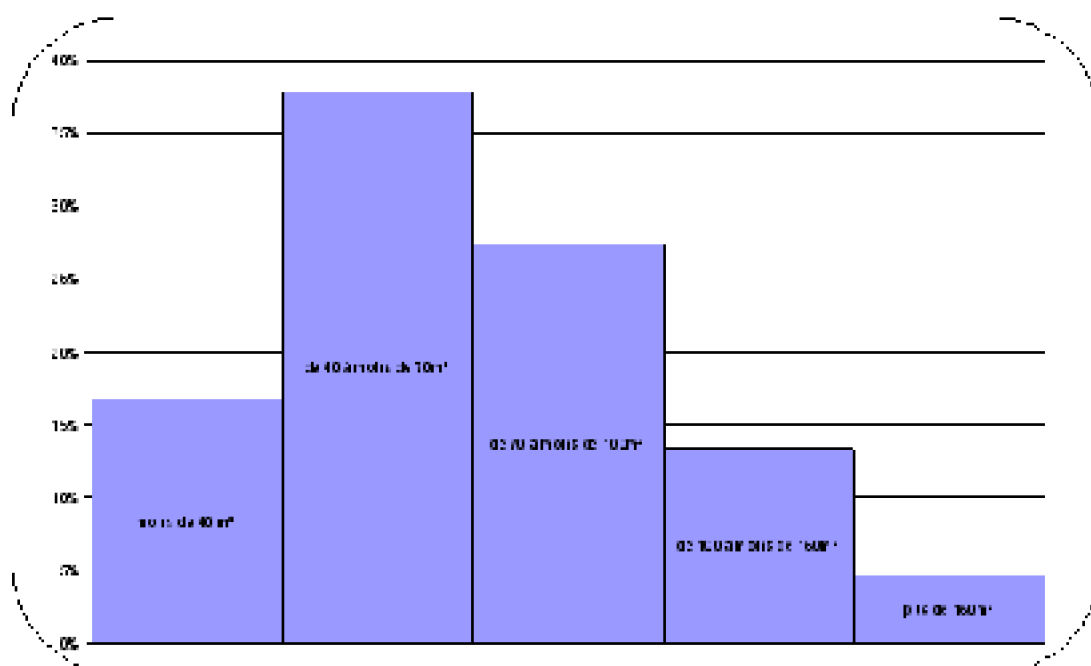




© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

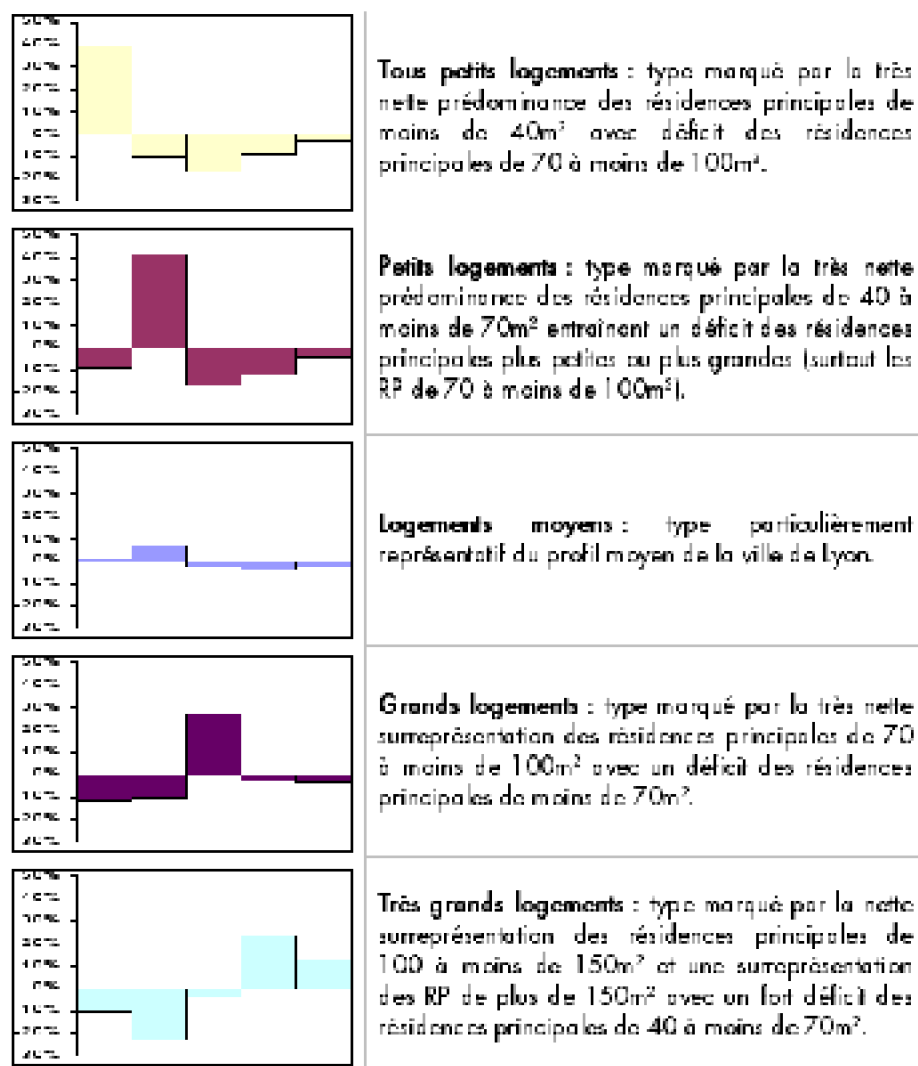
Figure IV.30. Dendrogramme de la variable « superficie des résidences principales »

Le graphique illustrant le profil moyen des surfaces des résidences principales de la ville permet également d'interpréter chacune de ces classes.



Source : Recensement de la Population, exploitation principale, INSEE, 1999.

Graphique IV.10. Profil moyen de la superficie des résidences principales de la ville de Lyon



© BARBARINO NATALIA, 2004.

Figure IV.31. Interprétation de la typologie de la superficie des résidences principales <sup>2</sup>164

## 2.5. Typologie combinée caractérisant la taille des résidences principales

La dernière typologie tente de combiner les variables « *nombre de pièces d'habitation* » et « *superficie des résidences principales* ». L'analyse statistique de l'ensemble de ces données a permis de mettre en évidence le phénomène de regroupement des unités étudiées par rapport aux variables considérées. Le dendrogramme présenté ci-dessous permet ainsi d'expliquer la construction de la partition en sept classes.

Cette classification ascendante hiérarchique permet ainsi de regrouper les individus en fonction de leur degré de ressemblance par rapport au nombre de pièces d'habitation

<sup>164</sup> Les graphiques représentent l'écart à la moyenne pour chaque classe de superficie des résidences principales (RP) : dans l'ordre, RP de moins de 40m<sup>2</sup>, RP de 40 à moins de 70m<sup>2</sup>, RP de 70 à moins de 100m<sup>2</sup>, RP de 100 à moins de 150m<sup>2</sup>, RP de 150m<sup>2</sup> et plus.

et à la superficie des résidences principales

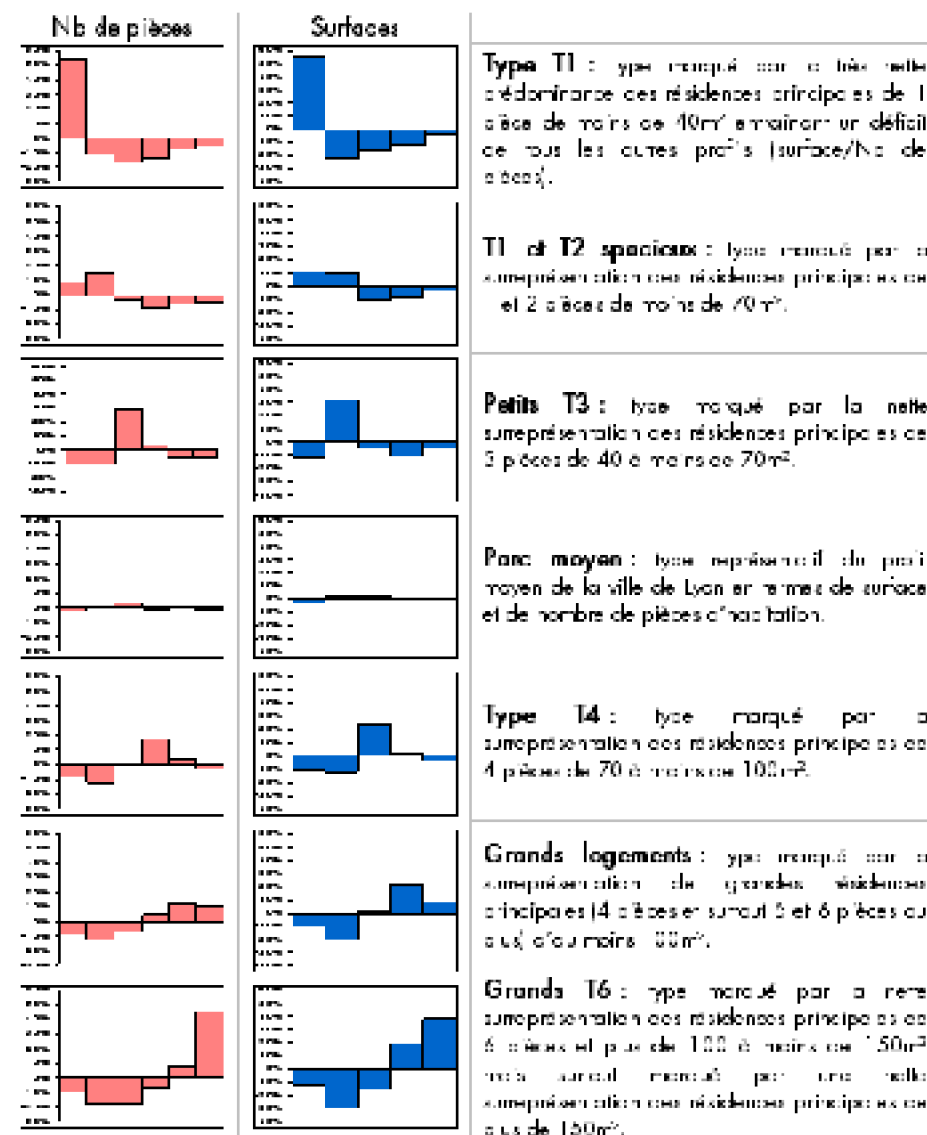


Figure IV.33. Interprétation de la typologie combinée de la taille des résidences principales

La combinaison des deux facteurs permet bien évidemment de confirmer l'hypothèse d'une loi de corrélation globale entre la superficie des logements et le nombre de pièces d'habitation. Cependant, l'intérêt majeur de cette typologie de synthèse est la mise en évidence de distorsions intéressantes dans la répartition du nombre de pièces et de la surface des logements. Les résultats de « l'Enquête loyers » de 2003<sup>166</sup> fournissent en effet des éléments de comparaison intéressants. Bien que l'échantillon géographique soit nettement plus vaste que le simple territoire communal de la ville de Lyon et que l'objet d'étude ne concerne que le parc locatif privé, cette enquête renseigne néanmoins sur les

<sup>165</sup> Dans la colonne de gauche, les graphiques représentent l'écart à la moyenne pour chaque classe de nombre de pièces. Dans celle de droite, les graphiques représentent l'écart à la moyenne pour chaque classe de surface. La distribution des variables à l'intérieur de chacun des graphiques reste identique aux précédents.

surfaces habitables moyennes des logements en fonction du nombre de pièces d'habitation. Le tableau ci-dessous atteste de la corrélation entre les surfaces moyennes et le nombre de pièces au sein du parc de logements lyonnais mais il met également en exergue quelques distorsions significatives.

Tableau IV.20. Surfaces moyennes du parc locatif privé de l'agglomération lyonnaise

Nombre de pièces d'habitation des logements enquêtés	Surface moyenne des logements enquêtés
1 pièce d'habitation	35m <sup>2</sup>
2 pièces d'habitation	52m <sup>2</sup>
3 pièces d'habitation	73m <sup>2</sup>
4 pièces d'habitation	90m <sup>2</sup>
5 pièces d'habitation et plus	135m <sup>2</sup>

Source : « Les loyers dans le parc privé de l'agglomération lyonnaise en 2003 », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2004.

Par rapport à la typologie établie sur l'ensemble des logements de la ville de Lyon, il apparaît clairement que le profil des T1, correspondant aux résidences principales de 1 pièce de moins de 40m<sup>2</sup>, s'inscrit dans un rapport « *nombre de pièces/surface* » qui semble normalisé. Le second type est marqué par la présence de T1 et T2 globalement plus spacieux que la moyenne observée. Notre troisième profil témoigne d'une véritable distorsion : la typologie met ainsi en évidence le caractère exigu de certains T3 et la spécificité de leur regroupement géographique. Ce type se distingue en effet par la surreprésentation des résidences principales de 3 pièces de 40 à moins de 70m<sup>2</sup> alors que la surface moyenne des logements enquêtés correspond à 73m<sup>2</sup>. La loi corrélatrice entre la superficie et le nombre de pièces se confirme pour les logements de plus grande taille. La précision de la typologie élaborée permet enfin d'en identifier le paroxysme en individualisant le phénomène de concentration des T6 de plus de 150m<sup>2</sup>.

C'est donc à partir de ces trois typologies que nous avons conduit l'analyse précise de la taille des logements sur l'ensemble de la ville de Lyon. Cette classification basée sur les variables concernant le nombre de pièces et la superficie des résidences principales permet de tendre vers l'image globale des différenciations de l'espace et de comprendre quels sont les mécanismes qui l'organisent. Cependant, bien que le but de cet exercice soit de mettre en évidence les principaux contrastes du territoire lyonnais en matière de taille des logements, cette approche n'est pas sans limite.

<sup>166</sup> L'enquête loyer correspond à un dispositif d'observation de l'évolution des loyers des agglomérations mis au point par l'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne (OLAP), les agences d'urbanisme et les Agences départementales pour l'information sur le logement (ADIL) à la demande de la Direction de l'habitat et de la construction du ministère de l'Équipement. L'observation menée dans ce cas est longitudinale : un même logement est décrit à deux dates (au 1/01/02 et au 1/01/03) ce qui permet de reconstituer l'évolution d'ensemble des loyers et de renseigner de manière ponctuelle sur les caractéristiques du parc privé. L'enquête sur la Communauté urbaine de Lyon est réalisée par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise auprès d'environ 1 200 locataires.

## 2.6. Limites de l'approche

La première et la plus fondamentale limite de cet exercice concerne l'exploitation et l'interprétation spatiale des résultats. Notre démarche que nous pouvons qualifier de « *généralisation à l'envers* » consiste en effet à généraliser les informations recueillies à l'échelle des îlots INSEE afin de les distribuer à chacun des bâtiments habités qui les composent. Les propriétés moyennes qualifiant un ensemble sont donc volontairement attribuées aux éléments qui constituent cet ensemble. Cette translation quelque peu rapide entre les caractéristiques d'un ensemble et celles de ces composants individuels est, par principe, contestable. Cette méthode de transfert est cependant apparue la seule qui puisse permettre d'analyser la taille des logements à une échelle fine. Nous avons ainsi pris la liberté consciente d'extrapoler les « *résultats primaires* » d'analyse afin de ne pas priver le diagnostic urbain de cette dimension jugée, à de nombreux égards, comme essentielle à la qualité de vie quotidienne.

Il convient ensuite de préciser que notre démarche de travail s'appuie sur une analyse de l'habitat quelque peu « *désincarnée* ». Cette approche globale des qualités, des disponibilités, des caractéristiques du territoire touche ici ses limites. Le logement est par définition le support de la vie individuelle et familiale. Priver l'analyse de l'habitat de sa dimension sociale tend ainsi à produire des résultats difficiles à interpréter. L'exigence de mener le diagnostic urbain sur un même référentiel géographique permet cependant de rendre compatible les résultats entre eux en vue de l'analyse multicritère de la qualité de vie. Même si cette contrainte peut être signalée comme souvent difficile, parfois inadaptée, elle ne doit en aucun cas être remise en cause, car seul ce principe de référentiel unique peut donner corps à l'évaluation globale de la qualité de vie quotidienne.

## 3. Représentations cartographiques de la structure du parc de logements de la ville de Lyon

---

L'exploitation statistique et géographique des données disponibles a permis la réalisation de quatre représentations cartographiques. Les deux premières cartes présentent les résultats des typologies spécifiques menées sur la répartition tout d'abord des nombres de pièces puis sur la répartition des surfaces habitables sur l'ensemble de la ville de Lyon. La troisième carte propose la typologie synthétique de ces deux caractéristiques des logements afin d'appréhender au mieux leur taille. Ces trois représentations cartographiques proposent une approche typologique du phénomène qui détermine en quelque sorte « *l'offre en logements* ». La dernière carte correspond quant à elle à la qualification du territoire lyonnais au travers de la taille des logements et permet par conséquent de mettre en évidence de profondes disparités spatiales quant à la qualité des cadres de vie.

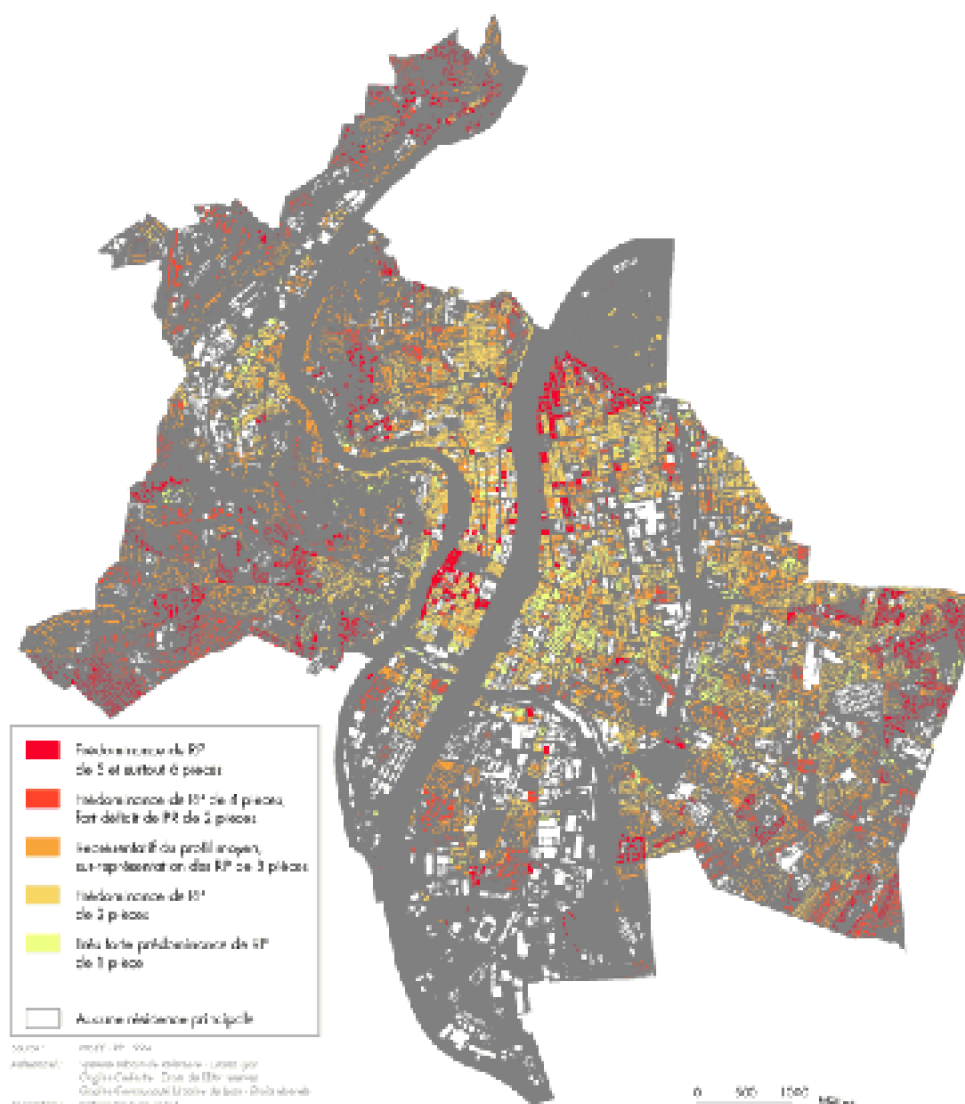
### 3.1. Organisation spatiale des caractéristiques des résidences principales

L'enjeu est tout d'abord d'analyser la répartition géographique des caractéristiques de

l'ensemble des bâtiments habités de la ville de Lyon et ce, au travers des spécificités de l'offre en logements. Cette différenciation de l'espace habité lyonnais s'appuie ainsi sur trois représentations typologiques.

### 3.1.1. Typologie des nombres de pièces d'habitation

La première représentation cartographique proposée ci-après, présente les résultats de la typologie caractérisant le territoire lyonnais en fonction de la répartition du nombre de pièces d'habitation. Cette variable du nombre de pièces d'habitation est particulièrement discriminante. La **carte IV.36.** met tout d'abord en évidence le regroupement géographique des très grands logements. Ceux-ci prédominent sur les franges périphériques de la commune. Les résidences principales de 5 et surtout 6 pièces se localisent essentiellement au Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement), à l'extrémité ouest de Champvert (entre les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements), dans le secteur de Saint-Rambert (9<sup>ème</sup> arrondissement), dans le vaste secteur résidentiel de Montchat (3<sup>ème</sup> arrondissement) et dans quelques localités plus réduites du 8<sup>ème</sup> arrondissement comme le Moulin à Vent, les Etats-Unis ou les bâtiments de part et d'autre de l'avenue Paul Santy proches du boulevard Laurent Bonnevey.



Carte IV-36 : taille des résidences principales : typologie des nombres de pièces

La présence de ces très grands logements se remarque également au centre de Lyon. Les appartements de 5 et surtout 6 pièces se concentrent ainsi dans le secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement) et à l'ouest de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement). Cette prédominance de très grands logements caractérise également les bâtiments proches des quais de Saône en Presqu'île (quais du Maréchal Joffre et Tilsitt) et certains bâtiments du quartier Ainay entre la place Carnot et la place Bellecour (2<sup>ème</sup> arrondissement). Cette particularité permet également au secteur proche du Parc de la Tête d'Or (nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement) de se distinguer. De nombreux bâtiments en bord du Rhône et de part et d'autre du boulevard des Belges se composent en majorité de logements de 5 et surtout 6 pièces d'habitation.

Les bâtiments marqués par la prédominance de grands logements de 4 pièces d'habitation répondent aux mêmes logiques de localisation que les logements nettement plus grands et privilégient davantage l'ouest que l'est de la commune. Ils se répartissent ainsi sur le large secteur de Pierre Valdo (ouest du 5<sup>ème</sup> arrondissement), au niveau de

Champvert (5<sup>ème</sup> arrondissement), de la Duchère, de Saint-Rambert (9<sup>ème</sup> arrondissement). Ils caractérisent également l'est du 4<sup>ème</sup> arrondissement, le secteur d'habitation proche du quai Rambaud (2<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que de Gerland (sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement).

À l'inverse, les tous petits logements semblent plus disséminés sur le territoire. Toutefois certains bâtiments du centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) se distinguent. Les bâtiments caractérisés par une très forte prédominance de logements composés d'une seule pièce d'habitation sont également concentrés à proximité des lieux d'études. Ils se retrouvent ainsi plus distinctement agrégés autour des universités situées quai Claude Bernard (Université Lumière Lyon II et Université Jean Moulin Lyon III), au sein du vaste secteur Guillotière/Raspail//Thibaudière/Sébastien Gryphe (7<sup>ème</sup> arrondissement). Cette vocation pour le « *logement étudiant* » permet également de désigner le site de la Manufacture des Tabacs qui abrite l'Université Jean Moulin Lyon III ainsi que les bâtiments situés derrière la Faculté de Médecine et de Pharmacie Lyon I. Ce profil de logements caractérise également la Résidence Universitaire André Alix de Saint-Irénée (5<sup>ème</sup> arrondissement).

Le reste du territoire est ensuite occupé par des petits logements. Cette prédominance des résidences principales de 2 pièces définit principalement le parc de logements de l'hypercentre, de son extension en rive gauche ainsi que quelques centres urbains plus secondaires. Ce profil de petits logements désigne en effet le centre de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), les pentes de la Croix-Rousse (1<sup>er</sup> arrondissement) et la Presqu'île (2<sup>ème</sup> arrondissement). L'essentiel du tissu urbain de la rive gauche est également marqué par cette prédominance de petits logements. Il en est de même pour les centres plus secondaires comme par exemple le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) ou de Monplaisir/Lumière (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Au-delà des limites du centre urbain dense, l'essentiel du territoire lyonnais est structuré par un parc de logements hétérogène proche du profil moyen de la ville de Lyon avec néanmoins une surreprésentation des résidences principales de 3 pièces. Ce profil hétérogène occupe donc de manière ponctuelle le centre de l'agglomération pour s'étendre largement sur ses franges.

Finalement, cette première typologie met en évidence de profondes disparités quant à la distribution de l'offre en logements. La morphologie interne des logements approchée au travers du nombre de pièces d'habitation permet ainsi d'enrichir la connaissance du territoire lyonnais.

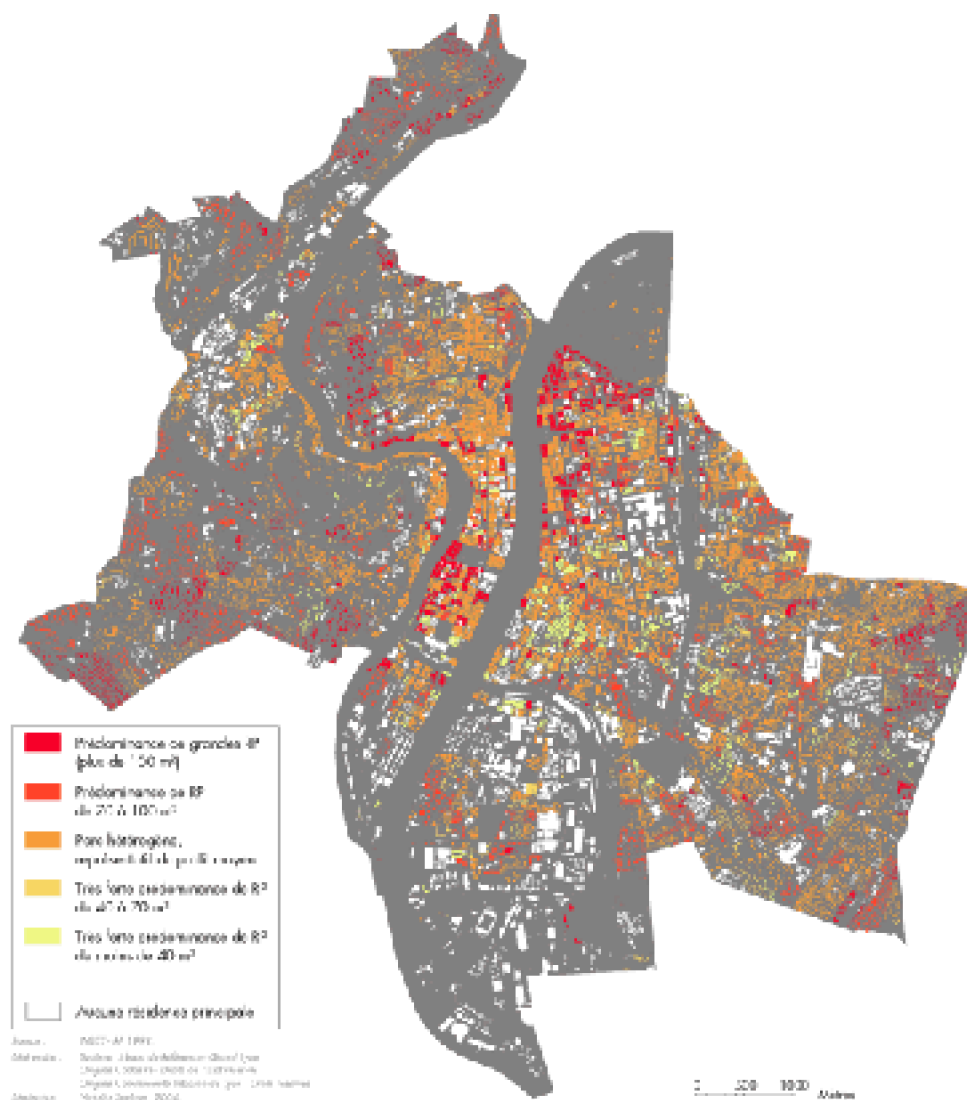
### 3.1.2 Typologie des surfaces habitables

Le deuxième volet de l'analyse de la taille des logements s'attèle ensuite à l'étude des surfaces habitables. Il s'agit dans ce cas d'élaborer une typologie de la surface des logements afin d'en clarifier la distribution spatiale. Comme le montre la **carte IV.37.**, la répartition des surfaces habitables des logements met en évidence le regroupement géographique des grands et très grands logements, la faiblesse de l'emprise des petits et tous petits logements ainsi que l'ampleur de l'hétérogénéité des surfaces habitables.



Les très grandes surfaces habitables, celles supérieures à 100 m<sup>2</sup>, se concentrent essentiellement au centre de Lyon, à l'ouest du 4<sup>ème</sup> arrondissement, dans le secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement), le secteur d'Ainay (2<sup>ème</sup> arrondissement) et le nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement avec de nombreux logements spacieux répartis entre le cours La Fayette et le boulevard des Belges. Ces logements de plus de 100 m<sup>2</sup> caractérisent également des territoires plus périphériques situés aussi bien à l'ouest qu'à l'est de la commune comme le secteur du Point du Jour, celui de Pierre Valdo à l'ouest du 5<sup>ème</sup> arrondissement, de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement) et celui de Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Les grands logements d'une surface comprise entre 70 et 100 m<sup>2</sup> viennent géographiquement compléter les territoires préalablement marqués par la présence de très grands logements (comme à la Croix-Rousse par exemple) et caractérisent également les franges plus périphériques de la commune comme les secteurs de Saint-Rambert, de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), de Champvert (5<sup>ème</sup> arrondissement), du quai Rambaud (2<sup>ème</sup> arrondissement) ou du Moulin à Vent (8<sup>ème</sup> arrondissement).



Carte IV-37 : taille des résidences principales : typologie des surfaces habitables

Les toutes petites ou les petites surfaces habitables, caractérisées par les résidences principales de moins de 40 m<sup>2</sup> et celles comprises entre 40 et 70 m<sup>2</sup>, ont une emprise très réduite sur l'ensemble du parc de logements. Les tous petits logements connaissent un regroupement géographique plus marqué autour des universités ou des secteurs de vie étudiante. Il s'agit par exemple des bâtiments de la Résidence Universitaire André Alix au cœur de Saint-Irénée (5<sup>ème</sup> arrondissement), du vaste secteur proche de la Grande rue de la Guillotière, de la rue de la Thibaudière et de la rue Sébastien Gryphe autour de l'Université Lumière Lyon II et de l'Université Jean Moulin Lyon III (quai Claude Bernard, 7<sup>ème</sup> arrondissement). Le logement dit étudiant caractérise également les bâtiments proches du site de la Manufacture des Tabacs qui abrite l'Université Jean Moulin Lyon III ainsi que ceux situés derrière la Faculté de Médecine et de Pharmacie Lyon I. Les logements de moins de 40 m<sup>2</sup> sont ensuite plus disséminés sur l'ensemble du territoire lyonnais. Les bâtiments marqués par la prédominance de résidences principales de 40 à 70 m<sup>2</sup> sont spatialement peu représentés. Il s'agit d'unités géographiquement isolées et

largement dispersées. Ces petits logements correspondent ainsi à une spécificité peu représentative largement assimilée par le profil moyen.

Le parc de logement hétérogène caractérisé par le profil moyen de la ville de Lyon occupe en effet une large part du territoire. Sans discrimination spatiale, la mixité du parc couvre aussi bien le centre ville, la rive gauche que les franges plus périphériques de la commune. L'offre de logements est dans ce cas assez hétérogène et reproduit localement la diversité des opportunités de logements que propose la ville.

Cette typologie permet ainsi de mettre en évidence la distribution des surfaces habitables des logements lyonnais. Au travers des caractéristiques particulières des résidences principales, cette analyse renseigne sur les profils spécifiques localement identifiés et illustre par là même les disparités spatiales de l'offre de logements. Ces deux typologies menées à la fois sur la répartition des nombres de pièces et des surfaces habitables doivent permettre enfin de construire une vision plus transversale de la taille des logements. En effet, seule une typologie de synthèse est en mesure de faire apparaître des distorsions intéressantes dans la configuration du nombre de pièces et de la surface habitable des logements.

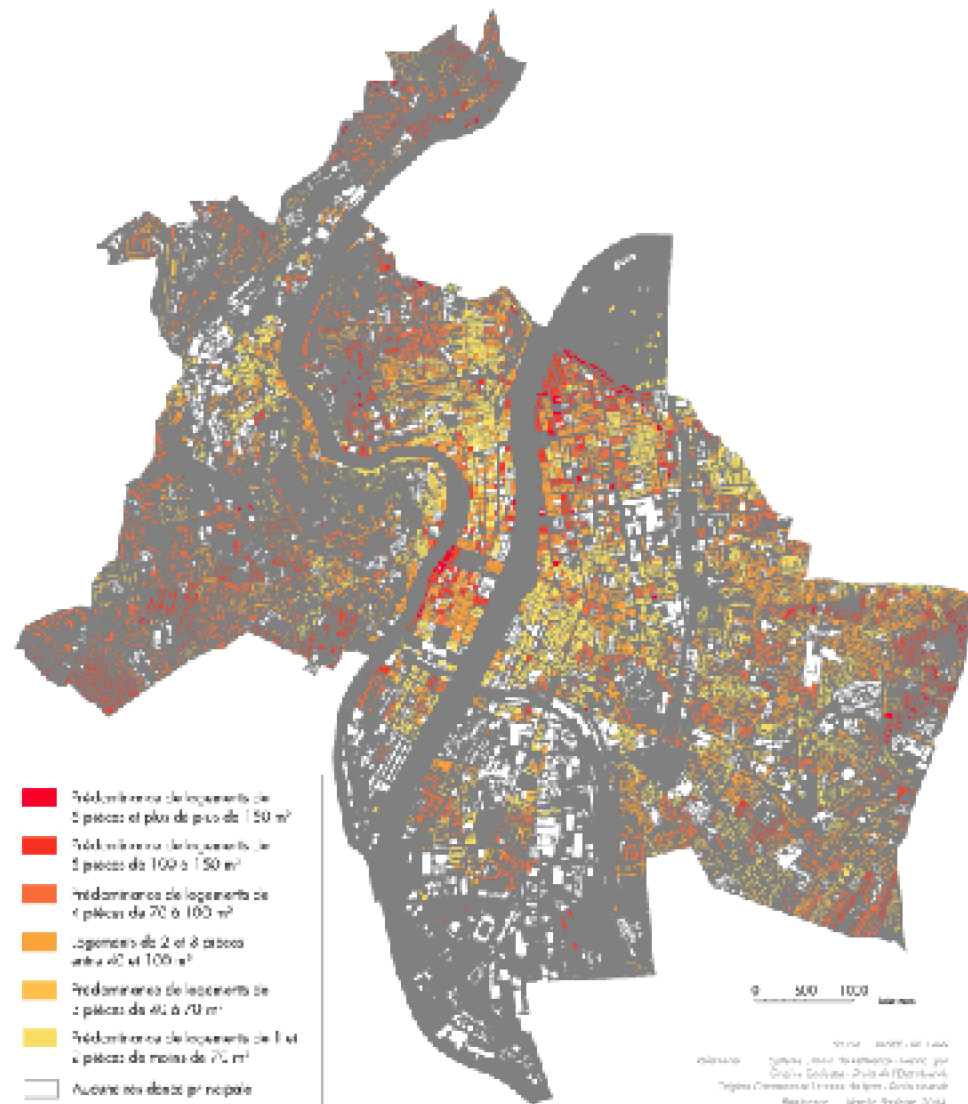
### 3.1.3. Typologie de synthèse

La dernière typologie tente enfin de combiner les variables concernant les nombres de pièces et les surfaces habitables. La **carte IV.38.** présente ainsi les résultats de cette typologie de synthèse et permet de mieux qualifier la taille des logements lyonnais. Bien que ce niveau de précision complique quelque peu la lisibilité de cette cartographie, les résultats typologiques sont présentés en sept classes afin de mettre en évidence les particularismes du parc de logements et les distorsions dans la répartition du nombre de pièces et de la surface habitable des résidences principales de la ville.

Globalement, cette représentation cartographique met en évidence un certain nombre de phénomènes marquants. Le premier concerne l'importance du parc de logement hétérogène proche du profil moyen de la ville de Lyon. En effet, un peu plus de 37% des résidences principales ne présentent aucune spécificité particulière par rapport à l'offre moyenne de logements. Il s'agit de logements de 2 à 3 pièces d'une surface habitable de 40 à 100 m<sup>2</sup>. Les bâtiments largement conformes à ce profil proposant une « *offre hétérogène* » occupent une large part du territoire mais caractérisent davantage le centre et l'est que l'ouest de la commune.

Le second phénomène concerne à la fois les petits et les très grands logements. Cette cartographie montre en effet que ces deux types de logements aux antipodes de l'offre ne sont que des configurations marginales dont l'emprise géographique reste limitée. Les bâtiments abritant une majorité de très grands logements d'au moins 6 pièces et de plus de 150 m<sup>2</sup> caractérisent plus largement le centre et l'est de la commune. Il s'agit du secteur ouest de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), des bâtiments bordant la Saône sur les quais du Maréchal Joffre et Tilsitt (2<sup>ème</sup> arrondissement), ceux situés aux abords du parc de la Tête d'Or le long du boulevard des Belges (6<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que le large secteur de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement). À cela s'ajoutent deux exceptions à l'ouest : l'île Barbe (île sur la Saône,

9<sup>ème</sup> arrondissement) et le nord de Saint-Rambert ainsi que quelques bâtiments éparses essentiellement localisés au cœur des secteurs Foch et Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement). Ces logements particulièrement grands ne représentent cependant que 2,2% des résidences principales de la ville de Lyon.



Carte IV-38 : taille des résidences principales : typologie globale

Les tous petits logements marqués par la prédominance des résidences de 1 pièce de moins de 40 m<sup>2</sup> sont représentés dans des proportions identiques (2,2% des résidences principales de la commune). Leur localisation géographique est néanmoins très différente. Il s'agit au contraire de bâtiments isolés et disparates situés principalement sur la rive gauche du Rhône. L'ouest de la commune ne compte que deux exceptions : quelques rares bâtiments au nord de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) et ceux de la Résidence Universitaire André Alix (Saint-Irénée, 5<sup>ème</sup> arrondissement). Ce profil de petits T1 désigne ensuite de rares bâtiments du centre de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) et du sud de Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement) alors que la majorité se localise en rive gauche, essentiellement dispersée au sud de la Part-Dieu (3<sup>ème</sup>

arrondissement), autour des universités quai Claude Bernard (7<sup>ème</sup> arrondissement), de la Manufacture des Tabacs et de la Faculté de Médecine et de Pharmacie (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Un profil se distingue ensuite particulièrement. Il s'agit des T1 et T2 jugés spacieux marqués ainsi par la prédominance de logements de 1 et 2 pièces de moins de 70 m<sup>2</sup>. Cette caractéristique concerne plus d'un tiers des bâtiments de la ville de Lyon et désigne essentiellement le centre urbain (centre Croix-Rousse, pentes de la Croix-Rousse, le Vieux Lyon, Presqu'île, Perrache), son extension au cœur de la rive gauche (essentiellement Brotteaux, Paul Bert, Pasteur/Guillotière/Facultés) et des centres denses plus secondaires (le grand centre de Vaise et Saint-Just) pour ensuite couvrir de manière plus sporadique la frange est de la commune.

Cette carte permet également de mettre en évidence une distorsion significative dans la répartition du nombre de pièces et de la surface habitable. Cette typologie témoigne en effet du caractère exigu de certains T3. Des bâtiments se distinguent en effet par la surreprésentation des résidences principales de 3 pièces d'une surface habitable de 40 à moins de 70 m<sup>2</sup>. Cette spécificité marquant l'offre de logements touche plus de 6% des résidences principales de la ville de Lyon et caractérise essentiellement les bâtiments au nord de la rue des Docteurs Cordier Berlioz, le plateau de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur de Champvert et de Ménival (5<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments de part et d'autre de la rue Hénon, quelques rares bâtiments isolés de part et d'autre du boulevard de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement), de Grange Rouge (8<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi qu'un certain nombre de bâtiments plus dispersés à l'est de la commune (3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements). Ces entités font ainsi état d'un « *rétrécissement* » non négligeable de la taille des logements puisqu'elles sont marquées à la fois par des résidences de 3 pièces et des surfaces habitables réduites. Il s'agit donc d'une caractéristique intéressante et significative pour l'appréciation de la taille des logements.

Les bâtiments caractérisés par la prédominance de logements de 4 pièces de 70 à 100 m<sup>2</sup> représentent 17% des résidences principales de la commune alors que 13% d'entre eux correspondent à de grands logements marqués par la prédominance des 5 pièces de 100 à 150 m<sup>2</sup>. Ce profil de grands logements (5 pièces de 100 à 150 m<sup>2</sup>) se déploie sur l'ensemble du territoire :

- au centre de la commune, il s'agit de l'ouest du 4<sup>ème</sup> arrondissement, du secteur des Chartreux (1<sup>er</sup> arrondissement), du secteur d'Ainay (2<sup>ème</sup> arrondissement), ainsi que quelques bâtiments isolés en hypercentre (2<sup>ème</sup> arrondissement) et au nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement ;
- à l'est, le secteur de Montchat-Chambovet (3<sup>ème</sup> arrondissement), celui de Paul Santy ainsi que quelques bâtiments proches de la rue Laënnec (8<sup>ème</sup> arrondissement) se distinguent ;
- à l'ouest, il s'agit du secteur de Saint-Rambert (9<sup>ème</sup> arrondissement), du Point du Jour, de Pierre Valdo et de Saint-Irénée (5<sup>ème</sup> arrondissement).

Les logements principalement composés de 4 pièces de 70 à 100 m<sup>2</sup> viennent

géographiquement complétés les territoires préalablement marqués par la présence de très grands logements. Ce profil caractérise ainsi largement le centre de la Croix-Rousse ainsi que les franges plus périphériques de la commune. Cette spécificité semble néanmoins plus marquée à l'ouest qu'à l'est de Lyon. Quelques secteurs apparaissent de manière plus isolée. C'est par exemple le cas de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) ou du Moulin à Vent (8<sup>ème</sup> arrondissement). Globalement, près d'un tiers du parc est marqué par la grande taille des logements. Ce caractère spacieux semble davantage favoriser l'ouest de la commune. Au contraire, le centre et l'est de Lyon apparaissent comme des territoires plus fragmentaires où l'offre de logements est plus hétérogène et géographiquement diversifiée.

### 3.2. Structure du parc et analyse des disparités spatiales de la répartition de la taille des logements

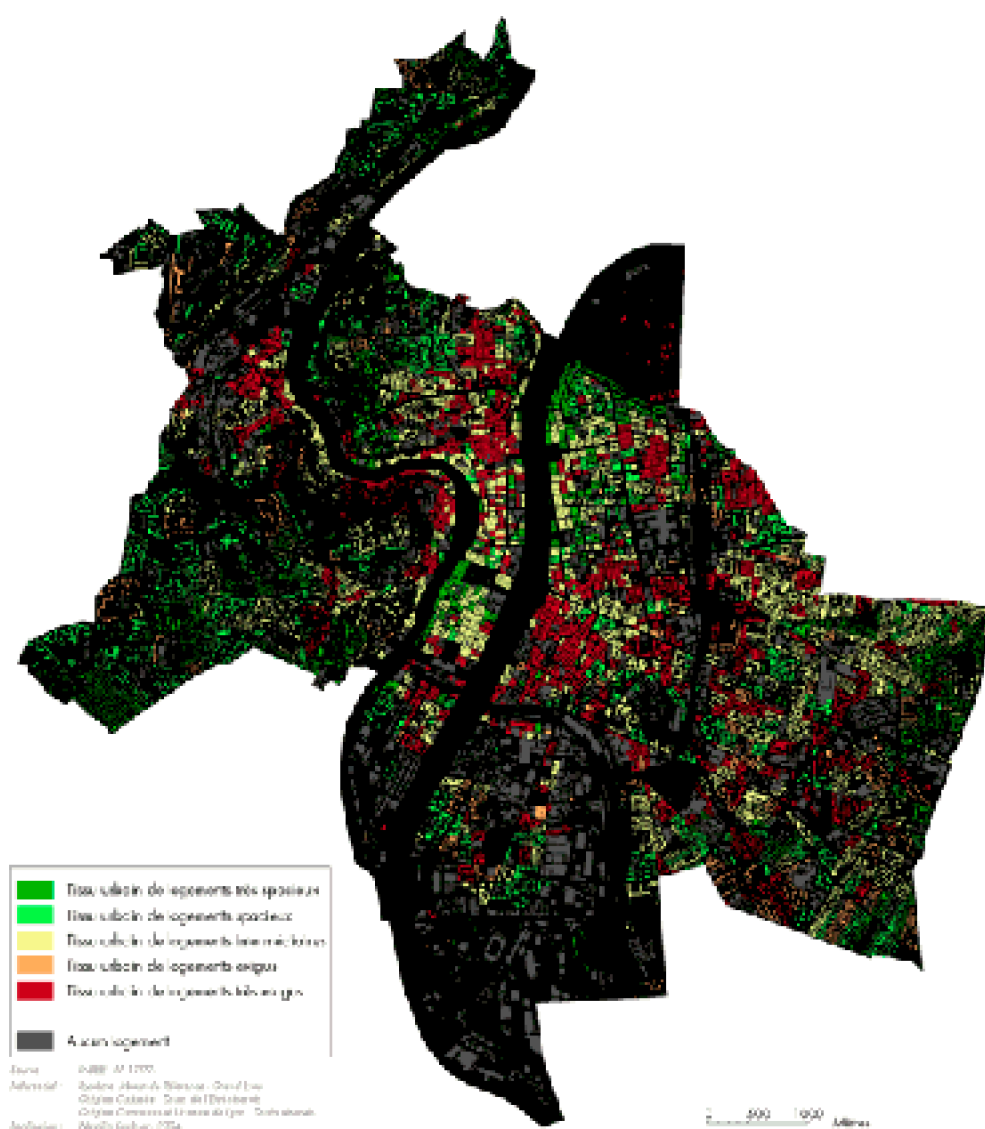
La **carte IV.39.** est construite à partir de l'analyse typologique menée conjointement sur les deux variables « *nombre de pièces d'habitation* » et « *superficie des résidences principales* ». Elle tente de simplifier la hiérarchisation des bâtiments de la ville de Lyon en fonction de leur taille. Cette carte de synthèse se propose alors de qualifier les bassins de vie en fonction de l'espace dont disposent les logements. À la différence des autres thèmes traités, il semble difficile d'évaluer la qualité des cadres de vie par la simple prise en compte de la taille des résidences principales. Il apparaît clairement que seule l'appréciation de la correspondance entre la taille des logements et la structure des familles qui les occupent peut convenablement nous renseigner. Notre démarche s'axe volontairement sur l'estimation de l'offre et des potentialités du territoire sans lien direct avec la population résidente. Cette étape de croisement, loin d'être jugée inutile, fera l'objet d'expérimentations développées dans la cinquième partie de ce document. Il s'agit pour l'instant de restituer « *l'offre de logements* » disponible sur le territoire lyonnais et d'en apprécier la taille. Pour ce faire, cette représentation cartographique traduit la structure du parc de logements en 5 classes de taille :

- Tissu urbain de logements très spacieux
- Tissu urbain de logements spacieux
- Tissu urbain de logements intermédiaires
- Tissu urbain de logements exigus
- Tissu urbain de logements très exigus

Globalement, cette carte met en évidence de profondes disparités spatiales quant à la répartition de la taille des logements. Elle montre également la diversité de la structure du parc. En effet, celui-ci se compose quasiment à part égale de logements spacieux, de logements intermédiaires et de logements très exigus.

Nous pouvons noter que 14% des résidences principales se composent majoritairement de logements particulièrement spacieux. Elles caractérisent principalement trois secteurs centraux, à savoir l'ouest de la Croix-Rousse et son extension au sud sur les Chartreux (1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements), le secteur Ainay le

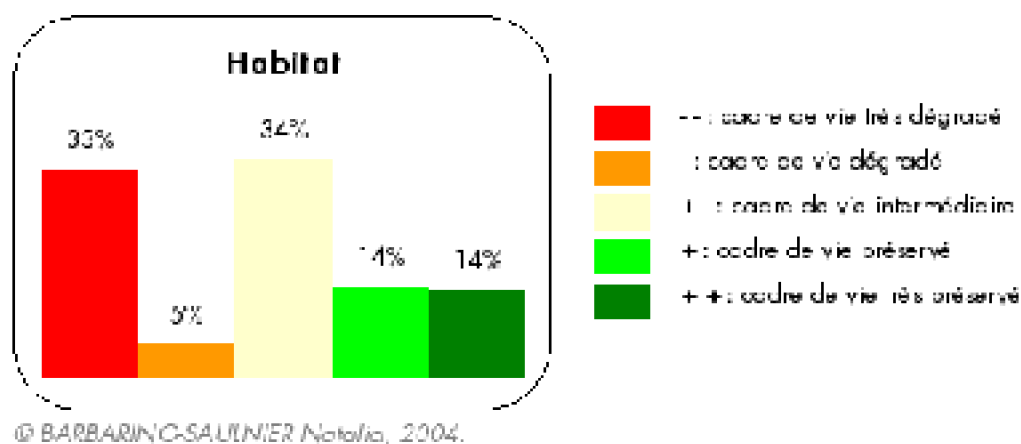
long des quais du Maréchal Joffre et Tilsitt (2<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi le secteur des Brotteaux (nord du 6<sup>ème</sup> arrondissement). Les logements très spacieux se situent ensuite largement sur les franges périphériques de la commune. Il s'agit du nord de Saint-Rambert et du secteur de Pierre Valdo pour la frange ouest et de Montchat-Chambovet pour le secteur est. Les logements spacieux, représentant également 14% des bâtiments habités de la ville de Lyon, viennent se greffer sur les territoires préalablement marqués par la présence de logements très spacieux. Cette continuité marque tout particulièrement le centre de la Croix-Rousse et semble plus significative à l'ouest qu'à l'est de la commune. Les secteurs de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement) et du Moulin à Vent (8<sup>ème</sup> arrondissement) apparaissent isolément caractérisés par des logements spacieux. Au total, un petit tiers du parc dispose de logements spacieux. Cette caractéristique semble davantage favoriser l'ouest de la commune alors que le centre et l'est disposent d'un parc plus hétérogène et diversifié.



Carte IV-39 : structure du parc de logements

Comme le montre le graphique ci-dessous, 34% des résidences principales se protègent en vertu de la loi du droit d'auteur.

caractérisent par des logements de taille intermédiaire. Il s'agit ainsi d'un parc proche du profil moyen de la ville structuré autour d'une offre de logements hétérogène. Ce tissu urbain de logements intermédiaires occupe de manière interstitielle l'ensemble du territoire lyonnais. Ce type de logements caractérise principalement le centre urbain lyonnais, à savoir le secteur de la Croix-Rousse, la Presqu'île et le centre de la rive gauche. Les logements intermédiaires se localisent également autour de centres plus secondaires et couvrent plus largement l'est que l'ouest.



Graphique IV.11. Taille des logements : répartition des bâtiments habités

Le tissu urbain de logements exigus est singulièrement lacunaire et ne concerne que 5% des bâtiments habités lyonnais. Quelques entités apparaissent cependant. C'est par exemple le cas du plateau de la Duchère, du secteur de Rochecardon, des bâtiments de part et d'autre de la rue des Docteurs Cordier Berlioz (9<sup>ème</sup> arrondissement) ou des secteurs de Champvert et Ménival (5<sup>ème</sup> arrondissement). Pour le reste, les résidences principales dites intermédiaires sont disséminées sur l'ensemble du territoire sans réellement le structurer.

Il convient de signaler qu'un tiers du parc est structuré par des logements de taille modeste. Ce tissu urbain de logements très exigus caractérise essentiellement le centre urbain dense comme le centre de la Croix-Rousse, les pentes de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), les Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement) ou le large secteur Guillotière/Faculté/Jean Macé situé entre le cours Gambetta et l'avenue Berthelot (7<sup>ème</sup> arrondissement). Il se concentre également autour des centres urbains plus secondaires comme le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), le Vieux Lyon, le secteur de Saint-Irénée (5<sup>ème</sup> arrondissement) ou Perrache (2<sup>ème</sup> arrondissement). Le caractère exigü des logements est également plus significatif à l'est de la commune. Ce tissu occupe de nombreux cœurs de quartier comme par exemple celui de Bellecombe (de part et d'autre de la rue Viabert, 6<sup>ème</sup> arrondissement), celui de Monplaisir/Lumière et des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Finalement, cette représentation cartographique, au-delà de la stricte analyse de la taille des résidences principales, renseigne sur la structure urbaine de la ville. Elle permet de mettre en évidence les profondes disparités spatiales de l'offre de logements. Cette hiérarchisation de la taille des habitations permet ainsi de qualifier la structure des cadres de vie lyonnais. En cherchant à estimer la taille des logements, cette analyse permet



également de hiérarchiser la capacité des bassins de vie à répondre au besoin le plus fondamental des habitants. Bien que cette approche par l'offre ne puisse restituer toute la complexité de l'habitat et ne prenne pas en compte le lien entre le logement et ses occupants, elle permet néanmoins d'apprécier les logements au travers d'une caractéristique jugée indispensable à la qualité du quotidien. Cette difficile problématique de la taille des logements permet par conséquent d'évaluer la qualité de vie quotidienne au plus près des préoccupations citadines.

## CHAPITRE X. L'image partielle de la sécurité des lyonnais

La violence et l'insécurité sont perçues aujourd'hui par les citoyens et les élus comme un problème de société grave. La sécurité est devenue un enjeu politique majeur. Dans son approche de la violence française, M. WIEVIORKA<sup>167</sup> distingue deux formes de violence s'inscrivant dans deux temporalités distinctes. Depuis le début des années soixante, le crime et la délinquance connaissent une expansion presque continue. Les violences dites « urbaines » s'ébauchent quant à elles à partir de la fin des années soixante, pour devenir spectaculaires dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix. Alors que les premières formes de violence progressent en période de croissance, les secondes apparaissent dans une « période d'inquiétude culturelle et de difficultés économiques ».

S'interroger sur les phénomènes de délinquance, d'insécurité, de violence est périlleux car cela suppose de considérer tout à la fois des faits objectifs, observables, quantifiables et des représentations, des impressions, des opinions susceptibles de varier « d'un groupe à l'autre, d'un témoignage à l'autre, d'un discours à l'autre ». Cette question de la dualité d'un phénomène est classique. La violence et l'insécurité doivent pouvoir trouver une définition à travers des termes qui « transcendent les perspectives particulières » et leur confèrent ainsi une portée universelle. Cependant elles n'en restent pas moins le point de vue, nécessairement relatif, de celui qui subit ou décrit le phénomène en question. Comme l'explique M. WIEVIORKA<sup>167</sup>, « la violence n'est jamais réductible à l'image de la pure objectivité, tout simplement parce que ce qui est conçu ou perçu comme violent varie dans le temps et l'espace (...) mais la violence n'est pas pour autant réductible aux affects, aux représentations, aux normes qu'en propose tel ou tel groupe, ou même telle ou telle société ; car non seulement les critères (...) varient d'une expérience historique à l'autre, ou d'un groupe à un autre, mais en outre la perception de violences reconnues comme telles oscille constamment entre l'excès et le défaut, entre la tendance à la dramatisation et à l'amplification et la propension à la banalisation ou à l'indifférence ».

Appréhender ces phénomènes de délinquance et d'insécurité reste donc problématique et suppose de considérer tout à la fois les faits délictueux et le sentiment d'insécurité parfois éloigné des faits eux-mêmes. Seulement, cette approche reste difficile

<sup>167</sup> WIEVIORKA M., 1999, Violence en France. Paris, Presses Editions du Seuil, 344 pages.

à mener pour des raisons évidentes de complexité des phénomènes étudiés, de disponibilité de l'information, de construction de données, de transversalité des connaissances mais aussi pour des raisons plus fortuites de communication, de médiatisation, de stigmatisation.

Sans entrer dans l'examen des causes ou des significations de la délinquance, ni des réponses qu'elle appelle (ces questions ne sont d'ailleurs pas les nôtres, nous avons néanmoins du opérer un choix « *idéologique* ». En effet, nous n'avons pu nous résoudre à abandonner le thème de la sécurité. Cet élément a été si fortement imposé par les perceptions citadines et professionnelles pour définir et évaluer la qualité de vie que son absence nous est apparue préjudiciable. Cependant, ce choix ne doit être interprété comme un entêtement stérile ou un vain acharnement. Il s'agit au contraire de porter un regard critique mais constructif sur notre propre démarche. Il ne s'agit pas ici de mener un véritable diagnostic de la sécurité de la ville mais au contraire de se servir des limites nombreuses de l'exercice pour sensibiliser sur la démarche et souligner la nécessité d'aborder cette thématique à travers des analyses transversales et polyformes. Plus qu'une évaluation, il s'agit de l'illustration d'un phénomène de société qu'il convient de mieux comprendre et cerner pour en réduire les dérives souvent abusives et réductrices.

## 1. Une difficile reconstitution des données

---

Aborder aujourd'hui le thème de la sécurité, c'est s'engager sur un terrain difficile. Face à la complexité du sujet, nous avons été contraints, après avoir fait l'inventaire des possibilités offertes, de conduire notre travail selon une orientation unique. L'approche menée dans le cadre de cette étude se borne ainsi à l'examen purement quantitatif des faits recensés par les services de polices municipales. Bien que cette alternative fort limitée sera largement discutée, nous nous en tiendrons pour l'instant au descriptif des données mobilisées et des méthodes de traitement utilisées.

### 1.1. Mise à disposition d'une source unique d'information comme illustration d'un phénomène complexe

Dans le cadre d'une démarche strictement quantitative, deux sources de données officielles sont disponibles. La Police Nationale dispose d'un outil informatique recensant une centaine d'infractions dans un état statistique nommé « *état 4001* ». Cependant cet outil ne dispose d'aucune fonction permettant une présentation spatiale ou cartographique des données qu'il enregistre et traite. Jugé techniquement obsolète, cet outil permet principalement de nourrir les statistiques officielles de la délinquance à l'échelle nationale. S'il permet de préciser des évolutions en termes de tendance, cet outil présente plusieurs limites que nous évoquerons ultérieurement, mais celle qui en a exclu l'usage concerne la grande imprécision de l'adressage et l'absence de géolocalisation des crimes et délits constatés ou déclarés.

Pour des raisons évidentes de disponibilité d'information, notre approche se limite par conséquent aux recensements des lieux de commission des délits émis par la Police Municipale. Pour alimenter notre analyse, nous avons ainsi utilisé l'outil de collecte et de

localisation à l'adresse des faits délictueux et des actes de délinquance mis en place par les services de la Ville de Lyon. Depuis la signature en 1998 du Contrat Local de Sécurité (CLS), les services municipaux ont en effet adopté une démarche partenariale concernant le traitement et l'approche de l'insécurité sur le territoire lyonnais. Cette démarche a permis la mise en œuvre de l'Observatoire de la Délinquance et de la Sécurité créé dans le cadre de la mission de coordination des actions de sécurité et de prévention. Cet observatoire répond à la volonté de réaliser un diagnostic local de sécurité régulier. Nous avons ainsi pu bénéficier de la mise à disposition, sous forme de tables MapInfo, des données quantitatives concernant la localisation à l'adresse et la caractérisation des actes de délinquances transmises par les services de la Police Municipale.

## 1.2. Construction du jeu de données

Pour mener à bien notre expertise, nous avons par conséquent utilisé les données statistiques transmises par la Police Municipale à l'Observatoire de la délinquance et de la sécurité. Celles-ci correspondent à l'ensemble des incidents recensés par les patrouilles pédestres, les patrouilles véhiculées et l'Unité Mobile d'Intervention des forces de police locales pour les années 2000 et 2001. Il s'agit d'un recensement détaillé et localisé à l'adresse des incidents constatés et déclarés aux services de la Police Municipale de la ville de Lyon. Nous avons utilisé la typologie des incidents répertoriés par l'Observatoire de la Délinquance et de la Sécurité :

- les incidents contre les biens,
- les incidents contre les personnes,
- les incidents troublant la tranquillité publique.

Pour identifier le « *niveau de sécurité du territoire* », nous avons cherché à évaluer l'importance des délits commis au sein des unités de voisinages de la ville de Lyon. Cette démarche suppose donc de convenir d'un référentiel spatial adapté et nécessite la construction d'indicateurs simples.

## 2. Construction d'indicateurs fragmentaires et lacunaires pour un test « grandeur nature »

---

L'ensemble du développement qui est proposé ci-après doit être lu comme l'illustration de la faisabilité de notre démarche. Il s'agit de montrer que l'approche de la sécurité des citoyens dans le cadre de l'évaluation de leur qualité de vie quotidienne peut être effectivement menée à bien. Cependant, cette tentative doit être perçue comme un essai méthodologique qui ne produit que des résultats incomplets, lacunaires et donc contestables. Il s'agit de donner une image très partielle de la sécurité des territoires lyonnais. L'objet de cet exercice est surtout d'exposer les limites de l'analyse de la sécurité. Il s'agit en plus de décrire au mieux ce qu'elle devrait être si les données étaient autres.

### 2.1. Analyse spatiale

La phase d'analyse spatiale a pour objet d'étudier la répartition géographique des crimes et actes de délinquance. Les incidents ne se produisent pas de manière aléatoire sur le territoire mais connaissent au contraire des logiques de concentrations significatives des phénomènes qu'il convient d'identifier. L'analyse de ces disparités spatiales consiste ainsi à interpréter l'impact des activités criminelles, des faits délictueux ou des actes de délinquance sur l'ensemble des bâtiments du territoire lyonnais.

Pour ce faire, nous avons établi une unité de voisinage de 100 mètres autour de chaque élément du référentiel. Ce périmètre restreint correspond à l'espace pratiqué, approprié et vécu au quotidien. C'est également sur ce territoire privilégié que se concentrent les richesses et les biens individuels au sein même du lieu de résidence. Il coïncide de plus avec les secteurs de déplacement strictement piétonnier et correspond à des espaces courtisés de stationnement des véhicules particuliers.

Enfin, compte tenu de la spécificité des sources d'information, l'analyse spatiale se cantonne aux limites administratives de la ville de Lyon qui correspond au strict périmètre d'intervention des services de la Police Municipale.

## **2.2. Traitement de l'information**

Le traitement de l'information recueillie s'appuie sur la construction simple d'un critère cumulatif. Il s'agit, pour chacun des bâtiments du référentiel, de comptabiliser l'ensemble des faits délictueux et des actes de délinquance commis au sein de leur unité de voisinage.

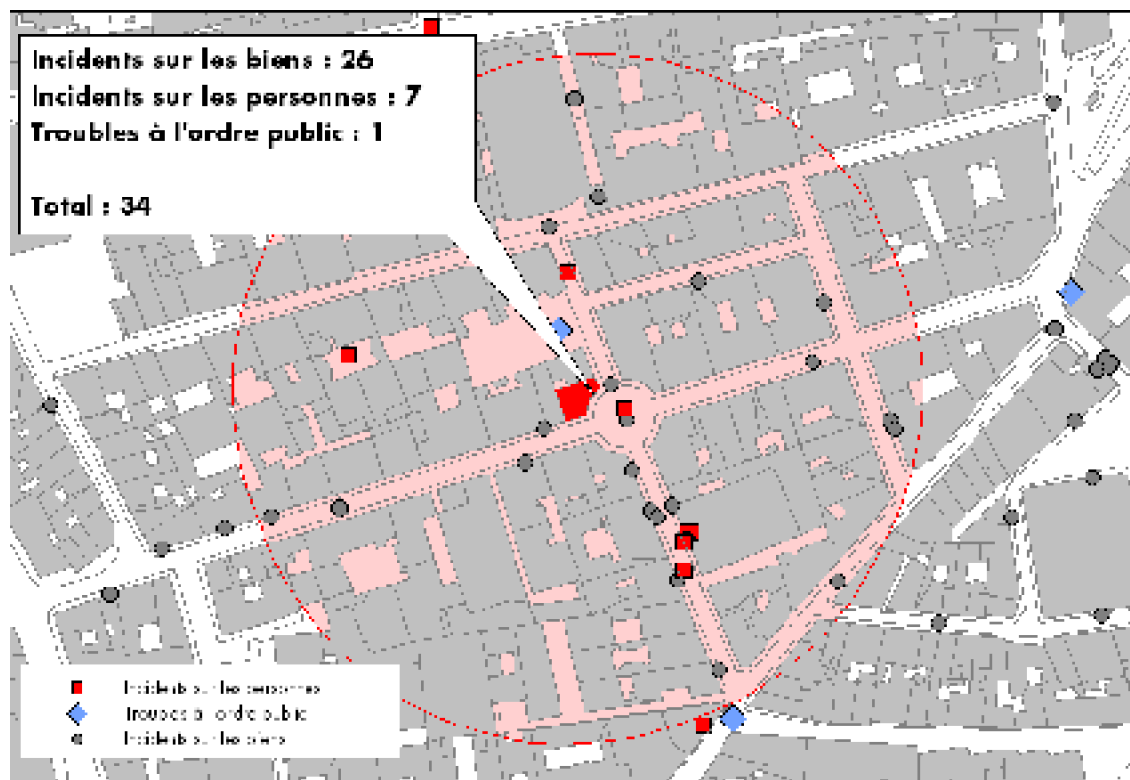


Figure IV.34. Exemple du traitement spatial des données de sécurité recensées par la Police Municipale

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2004.

La figure présentée ci-dessus illustre l'exemple d'un bâtiment (identifié en rouge) dont l'unité de voisinage de 100 mètres autour du bâti cumule, pour les deux années de référence, 26 incidents commis contre les biens, 7 incidents commis contre les personnes et un acte de trouble à l'ordre public. Au total, ce bâtiment a été le témoin de 34 faits délictueux. C'est donc sur cette opération simple de dénombrement des faits localisés que se structure notre approche.

### 2.3. Une approche incomplète maintenue pour en illustrer toutes les limites

L'approche de la sécurité qui vient d'être proposée reste partielle et fragmentaire. Nous sommes parfaitement conscients de l'insuffisance des résultats présentés, des raccourcis plus qu'hâtifs qui ont été effectués voire même de la controverse que peut générer la

démarche. Celle-ci nous a néanmoins permis de nous interroger sur cette problématique de la sécurité, semble-t-il fondamentale, et sur les procédés de son évaluation. Certes nous convenons de la faiblesse de cette approche mais il convient surtout d'en discuter les limites. Nous voulons opter pour une démarche analytique constructive qui se serve des carences et des biais des éléments aujourd'hui mobilisés pour mettre l'accent sur les orientations que doivent prendre l'observation et la mesure de la sécurité. Il s'agit en effet de sensibiliser sur la nécessité d'une analyse rénovée et transversale. Ce sont les limites de notre propre travail qui nous éclairent sur les besoins d'une nouvelle approche de sécurité urbaine.

Il convient tout d'abord de porter un regard critique sur les informations utilisées. Certes, la base de données de l'Observatoire de la Délinquance et de la Sécurité permet une localisation très précise des faits délictueux constatés et déclarés par la Police Municipale. Seulement, l'information recueillie reste étroitement liée à l'activité des services de Police Municipale. Il faut noter que l'ensemble du territoire lyonnais n'est pas équitablement couvert par les services de la Police Municipale. Bien que l'Unité Mobile d'Intervention, correspondant à des patrouilles véhiculées, parcourt l'ensemble du territoire communal, les patrouilles locales ont un périmètre d'intervention bien plus limité que celui de la ville de Lyon. Il semble donc évident que les territoires non patrouillés soient caractérisés par une faible densité de délits. Dans ce cas, cette « *tranquillité apparente* » tient plus au non déploiement des forces policières qu'à une réelle absence d'activité criminelle ou délinquante. Il existe également un lien étroit entre la nature des patrouilles et l'importance des faits constatés. Les patrouilles véhiculées couvrent un espace plus étendu que les patrouilles pédestres mais les secondes, en lien plus directe avec la population et le territoire surveillé, donnent lieu à des interventions plus nombreuses. Nous touchons ici le problème crucial de la conséquence des moyens déployés sur l'estimation même du nombre de délits. Il apparaît assez clairement que plus les forces de police sont nombreuses et actives sur le terrain, plus les faits constatés sont nombreux ; le recensement croissant des faits ne révèle donc pas nécessairement d'une évolution délictueuse réelle ou significative. Nous pouvons alors constater la grande difficulté à manipuler des données concernant la sécurité.

La très grande lacune de l'approche proposée concerne ensuite la représentativité du matériel statistique utilisé. Notre diagnostic se limite ainsi aux données transmises par les services de la Police Municipale. La sécurité du territoire communal est conjointement assurée par les services de la Police Nationale et de la Police Municipale. Seulement, il s'avère que l'activité des services de la Police Municipale ne concerne qu'environ 20% des délits et actes de délinquances globalement constatés et déclarés<sup>168</sup> sur la ville de Lyon. L'illustration de la sécurité qui est ainsi proposée n'est qu'une image obsolète de la réalité. Il est bien évident que la représentation d'un phénomène exige le sacrifice d'une partie de l'information mais il est assez peu concevable de faire l'impasse sur l'essentiel des connaissances qui le caractérise. Cette prise en compte très partielle de la sécurité a par ailleurs constitué un axe de travail de la Direction de la Sécurité et de la Délinquance

---

<sup>168</sup> Information fournie oralement par J-P. VIALAY, Directeur de la Direction de la Sécurité et de la Prévention, lors du groupe de travail « Sécurité urbaine et insertion sociale » dans le cadre du réseau EUROCITES qui a eu lieu le 29 septembre 2004 à l'Hôtel de Ville de Lyon.

de la Ville de Lyon. La démarche menée par l'Observatoire a ainsi été depuis peu enrichie par la mise à disposition des données issues de la Police Nationale (« *Etat 4001* »). Ce transfert a permis de consolider la mission de la ville de Lyon en matière de surveillance des espaces publics. Seulement, cette consolidation ne résout pas à elle seule le problème posé puisque les données transmises par les services de la Police Nationale ne sont pas renseignées avec un degré de précision suffisant. Le champ de l'adresse du délit est ainsi renseigné de manière arbitraire : lorsqu'il s'agit d'un fait localisé comme par exemple un cambriolage, la domiciliation ne présente aucune difficulté, par contre pour des délits plus déambulatoires comme par exemple les vols à la tire ou les vols de véhicule, l'adressage peut être plus flou allant de la désignation d'un angle de rues au simple nom de la rue (sans numéro). Le traitement de cette information laisse donc bon nombre d'incertitudes quant à la localisation précise des lieux de commission de délits sans compter qu'une part, certes peu importante, des données ne peut pas être traitée.

Il convient également de préciser que l'ensemble de cette information reste globalement problématique pour apprécier la sécurité des citoyens. En effet, les plaintes recueillies et les faits constatés par les différents services de Police constituent des faits officiels entrant dans les catégories du Code Pénal et ne peuvent à eux seuls représenter la réalité de l'activité criminelle et délictueuse. La sécurité quotidienne n'est pas réductible aux seuls faits constatés enregistrés par les services officiels de la Police Nationale ou Municipale<sup>169</sup>. Certes, il s'agit des incidents les plus sérieux et les plus avérés mais un nombre indéterminé d'infractions ne sont pas portées à la connaissance des forces de police et certaines victimes renoncent à porter plainte par lassitude ou par crainte des représailles. Par ailleurs, certains faits constitutifs d'infractions, bien que portés à la connaissance des forces de police, ne donnent pas lieu à un procès-verbal. Ces faits infra-pénaux (car non transmis à la justice) sont uniquement inscrits sur les registres de « *main courante* » et ne figurent pas dans les statistiques. Pour tenter de reconstituer une information plus proche de la réalité, il est nécessaire de trouver des outils d'observation et d'évaluation dépassant le stade traditionnel des statistiques générales portant sur les grandes familles d'infractions.

Pour ce faire, il semble intéressant voire indispensable de combiner les sources. Les mains-courantes ne peuvent pas, au regard de la loi, être prise en compte, mais ces préjudices portant sur des faits non pénalement qualifiés n'en sont pas moins réels. Les incidents qu'elles recensent ont cependant été suffisamment dommageables pour avoir motivé le déplacement de la personne. L'intégration de ces données constituerait un premier pas vers cette nécessaire complémentarité des données. Le recensement et la cartographie des appels au « 17 » seraient un appui supplémentaire. La localisation des appels d'urgence permettrait ainsi de représenter les secteurs où la demande de sécurité est plus ou moins importante. Un certain nombre de sources hétérogènes pourraient également venir alimenter le dispositif : les bailleurs sociaux, les sociétés de transports en commun comme la Société Lyonnaise de Transports en Commun (SLTC), les services publics exposés (Service des Affaires Scolaires, des Sports, de l'Eclairage Public, des Espaces Verts) mais aussi le Centre de supervision urbaine de Lyon qui a en charge le

---

<sup>169</sup> Selon J-P. VIALAY, le fichier des dépôts de plaintes de la Police Nationale fourni par l'« *Etat 4001* » ne représente approximativement qu'un tiers de la réalité des faits en matière de sécurité.

traitement des informations issues des systèmes de vidéosurveillance placés près des espaces publics de la ville, le Service Départemental d'Incendie et de Secours (pour signaler par exemple les feux sur la voie publique et les incendies des véhicules légers) et l'Éducation Nationale. Les infractions relevant de la circulation routière pourraient éventuellement enrichir ce diagnostic global.

Au-delà de cette recherche d'enrichissement par la pluralité des sources d'information, il convient de reconsidérer le problème actuel de la sécurité urbaine. Les formes de délinquances ont évolué. Si l'insécurité semble aujourd'hui menaçante et provoque une « *inquiétude sociale diffuse* »<sup>170</sup>, ce n'est pas uniquement lié aux violences spectaculaires comme les émeutes ou les rodéos, c'est parce que « *le crime et la délinquance classique* »<sup>171</sup> augmentent mais aussi parce que les expressions d'agressivité peu graves en elles-mêmes mais insupportables au quotidien s'installent. Qu'il s'agisse de crachats, d'insultes, de menaces, de propos ou gestes outrageants, de chantage, d'actes gratuits de vandalisme, de tags, d'attitudes irrespectueuses ou inquiétantes, les incivilités « *sont non pas tant nouvelles en elles-mêmes que plus nombreuses et moins supportables que par le passé* »<sup>525</sup>. Les actes d'incivilité sont très difficilement qualifiables pénalement mais ils suscitent un très vif sentiment d'insécurité. Celui-ci peut parfois paraître disproportionné aux yeux de l'observateur extérieur mais il est « *d'autant plus fortement éprouvé que leurs victimes n'y voient aucun recours et que, en l'absence de régulations sociales ou communautaires, elles ne peuvent pas davantage attendre quoi que ce soit de l'Etat et des institutions* ». Transgressions symboliques des normes implicites de la vie en commun, les incivilités sont le symptôme d'une dégradation de l'environnement urbain et du tissu social. S. ROCHE les définit comme des « *mises en question de la culture et des valeurs, et simultanément comme des menaces à l'intégrité physique* »<sup>172</sup>. Ces désordres mineurs qui font partie du nouveau répertoire de la violence nourrissent donc considérablement ce sentiment d'insécurité qui procède « *d'une image du dérèglement social, de l'affaiblissement des normes, d'un épuisement des modèles disciplinaires que constituaient la famille, l'école ou l'entreprise* ». Elles s'inscrivent par conséquent dans le paysage renouvelé des violences dites « *urbaines* » et bien qu'elles en restent une expression faible et limitée, elles n'en demeurent pas moins bien réelles.

Ce sentiment d'insécurité est particulièrement difficile à appréhender. Certaines enquêtes de terrain fondées sur des protocoles d'observation *in situ* permettent de recenser dans un milieu donné des indices d'incivilité (boîtes aux lettres fracturées, vitres brisées, tags, ...). La mesure peut ensuite s'effectuer à l'aide de sondages d'opinion. L'enquête dite de victimisation est ainsi un moyen d'estimer cette criminalité non révélée mais elle demeure peu pratiquée du fait de son coût. Ces enquêtes consistent à demander à un échantillon représentatif de la population de quelles agressions il a été victime. Elles ont été imaginées pour obtenir un chiffre qui ne soit pas lié à l'activité des

<sup>170</sup> ERBES J-M., Grand Lyon, Mission Prospective et Stratégie d'agglomération, 1999, « Violence et sécurité ». Les cahiers Millénaire 3. N°15, 81 pages.

<sup>171</sup> WIEVIORKA M., 1999, Violence en France. Paris, Presses Éditions du Seuil, 344 pages.

<sup>172</sup> ROCHE S., 1993, Le sentiment d'insécurité. Paris, Presses Universitaires de France, 320 pages.



services de police.

La mise en relation de la criminalité constatée et de l'ampleur des personnes déclarant ne pas se sentir en sécurité semble bien mettre en évidence un décalage entre les faits de délinquance et leur perception, entre l'expérience et l'appréhension de la victimisation, entre la violence effective et la peur de la violence. L'erreur consisterait alors à dissocier les deux registres et à se servir des statistiques pour affirmer le caractère irrationnel du sentiment d'insécurité. Pour S. ROCHE<sup>173</sup>, il existe au contraire un lien étroit entre les phénomènes perceptuels et la réalité délictueuse : « *en fait, incivilité, sentiment d'insécurité et violence sont liés. Plus d'incivilité, c'est plus de sentiment d'insécurité, plus de défiance à l'égard des institutions et, à terme, plus de délinquance* ». M. WIEVIORKA fait le même constat. Les liens entre la sécurité et les représentations que nous en avons, bien qu'ils ne soient pas automatiques, semblent néanmoins ne faire aucun doute. La question qui reste posée est celle du passage de l'une à l'autre. Il est ainsi nécessaire de croiser les regards sur cette problématique pour tendre de l'élucider : « *entre la violence observée, et quantifiée, et la violence perçue, entre l'insécurité et le sentiment d'insécurité, il n'y a plus qu'à rechercher d'éventuelles corrélations* »<sup>174</sup>.

La sécurité reste donc un système complexe où la réalité des faits délictueux et le sentiment d'insécurité bien qu'opposés dans leur construction participent tout autant à sa production. Comme l'explique M. WIEVIORKA, « *il n'est réaliste ni d'opposer radicalement l'objectif et le subjectif – ou, si l'on préfère, l'universel et le relatif – ni de choisir l'un plutôt que l'autre, ou l'un contre l'autre. Il en va ici de tout fait social : il faut bien admettre que la violence (...) peut être l'objet d'une définition qui tend à l'objectivité, mais il faut en même temps reconnaître que ce que nous tenons pour réel est le produit de processus, individuels et collectifs, à travers lesquels nous catégorisons, sélectionnons, hiérarchisons, entendons ou ignorons ce qui constitue la réalité* »<sup>526</sup>.

Au vue de ces constatations, notre travail n'est donc qu'une goutte de connaissance dans un océan d'incertitude mais nous avons jugé nécessaire de faire part des observations qui sont venues nourrir ce développement. Certes, elles mettent en lumière les profondes lacunes de notre approche mais elles permettent également d'approfondir l'analyse sur la sécurité et surtout de porter un regard plus précis sur cette problématique. Malgré ce bilan, nous maintenons la proposition qui a été faite initialement de finaliser la démarche en présentant les cartographies réalisées. Cependant, compte tenu de l'image partielle et erronée qui est produite, le thème de la sécurité sera évincé des expérimentations faites au niveau des croisements de données et des analyses multicritère de la qualité de vie quotidienne qui seront développées dans la cinquième partie du document.

### 3. Des données fragmentaires pour une représentation partielle de la

---

<sup>173</sup> Compte-rendu d'entretien avec S. ROCHE, Grand Lyon, Mission Prospective et Stratégie d'agglomération, 1999, « Violence et sécurité ». Les cahiers Millénaire 3. N°15, 81 pages.

<sup>174</sup> WIEVIORKA M., 1999, Violence en France. Paris, Presses Editions du Seuil, 344 pages.

## sécurité lyonnaise

---

Pour représenter au mieux les données mises à notre disposition, nous avons réalisé un jeu de cartographies thématiques localisant précisément les lieux de commission des délits. Nous avons tout d'abord structuré l'analyse en fonction de la nature des délits en distinguant les incidents commis sur les biens, les incidents commis sur les personnes ainsi que les troubles à l'ordre public pour ensuite mener une analyse synthétique permettant de mettre en évidence les disparités spatiales du territoire lyonnais face à la sécurité.

### 3.1. Représentations cartographiques des faits délictueux recensés par les services de la Police Municipale

Il s'agit tout d'abord de porter un regard précis sur l'importance et la répartition géographique des délits recensés par les services de la Police Municipale sur les deux années de références (2000 et 2001). La géographie délictueuse qui se met en place pour chacun des types de délits permet ainsi de dessiner une concentration symptomatique des délits.

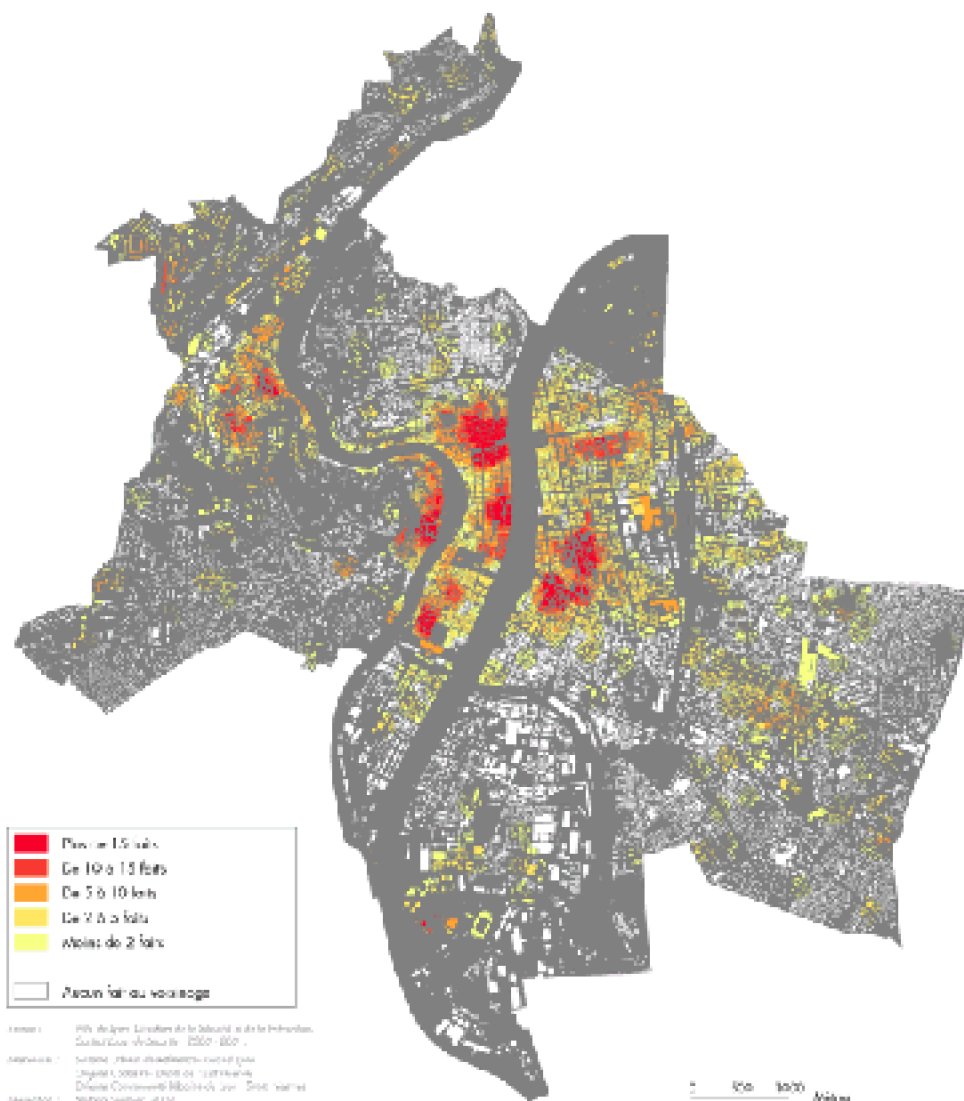
#### 3.1.1 Les incidents commis sur les biens

La **carte IV.40.** présente pour chacun des bâtiments du référentiel l'importance des délits mettant en cause des biens individuels ou collectifs sur l'ensemble de la ville de Lyon. Cette représentation montre une forte concentration des faits et une localisation très spécifique des lieux de commission.

Cette cartographie laisse apparaître des « *points noirs* » pour la sécurité des biens. Les lieux de commission des faits sont ainsi principalement localisés dans l'hypercentre de la ville, du Vieux Lyon à la rive gauche du Rhône en passant par la Presqu'île. D'une manière plus précise, il convient de préciser que les bâtiments situés sur les pentes de la Croix-Rousse (de la rue de l'Arbre Sec à la rue Burdeau dans le 1<sup>er</sup> arrondissement), ceux localisés entre la Place de la République et la Place de la Bourse (2<sup>ème</sup> arrondissement), ceux situés près de la place Carnot, de part et d'autre de la rue d'Enghien (2<sup>ème</sup> arrondissement) concentrent plus de 15 faits commis sur les biens sur une période de deux ans. Il en est de même pour les bâtiments répartis entre la cathédrale Saint-Jean et le Palais de Justice au cœur du quartier Saint-Jean (5<sup>ème</sup> arrondissement). Les bâtiments qui ornent la place Gabriel Péri et se répartissent de part et d'autre du cours Gambetta et de la Grande rue de la Guillotière jusqu'à Saxe Gambetta (en limite des 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que le large secteur de part et d'autre de l'avenue du Maréchal de Saxe jusqu'à la Bourse du Travail (3<sup>ème</sup> arrondissement) recensent également plus de 15 faits commis sur les biens.

Nous pouvons également signaler quelques zones plus éparses où les phénomènes délictueux sur les biens restent importants. Il s'agit du centre de Vaise entre la place de Valmy et la place du Marché (9<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur proche de la rue du Docteur Horand (9<sup>ème</sup> arrondissement), quelques bâtiments au sud du 7<sup>ème</sup>

arrondissement ainsi que le bâtiment de la mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement.



Carte IV-40 : sécurité incidents sur les biens

Le reste des incidents commis sur les biens se structure en auréole autour de ces « points noirs ». Les bâtiments marqués par une concentration de 10 à 15 faits leurs sont directement contigus alors que les secteurs où les faits sont moins nombreux (moins de 10 faits) occupent une large part du territoire lyonnais. La majeure partie de la Presqu'île et de la rive gauche mais aussi le secteur du nord ouest de la ville (sur le 9<sup>ème</sup> arrondissement), du sud (Perrache dans le 2<sup>ème</sup> et Gerland dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement) mais aussi de nombreux secteurs plus dissolus au delà du boulevard urbain (est des 6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements) affichent certes une faible densité d'incidents, mais restent concernés par le préjudice.

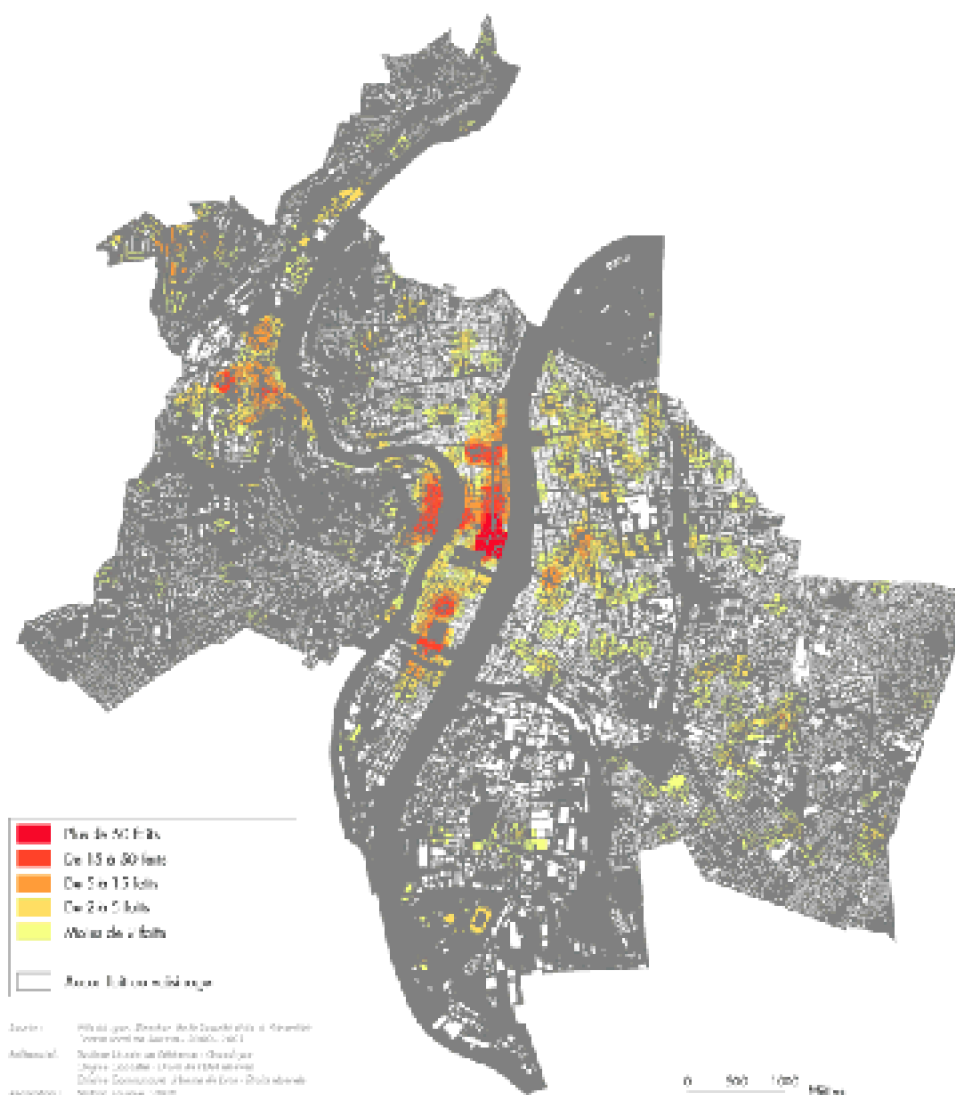
Globalement la localisation des lieux de commission des actes délictueux concernant les biens révèle une profonde disparité spatiale de l'activité délictueuse recensée par les services de la Police Municipale. Le centre ville et les zones attractives polarisant l'activité

commerciale, les points stratégiques et emblématiques de la ville de Lyon supportant par conséquent des flux considérables de population sont identifiés comme les plus criminogènes alors que les secteurs plus résidentiels situés davantage en périphérie semblent plus épargnés par ces méfaits.

### 3.1.2. Les incidents commis sur les personnes

La localisation des lieux de commission des incidents commis sur les personnes représentée par la **carte IV.41**. met en évidence le phénomène comparable de la concentration des faits délictueux. Il convient tout d'abord d'attirer l'attention sur le grand nombre d'incidents recensés en deux ans et leur très forte concentration. Les bâtiments répartis de la place Bellecour à la place de la République de part et d'autre de l'espace piétonnier de la rue de la République (2<sup>ème</sup> arrondissement) sont tout particulièrement exposés. Seul ce secteur de la ville de Lyon compte en effet plus de 50 incidents commis sur les personnes.

L'activité délictueuse se concentre ensuite, dans une moindre mesure, sur les secteurs piétonniers de l'hypercentre lyonnais. La zone piétonne de la rue de la République et de la rue Mercière (2<sup>ème</sup> arrondissement), les bâtiments bordant le secteur proche de la place des Terreaux, de l'Hôtel de Ville et de l'Opéra de Lyon (1<sup>er</sup> arrondissement), la gare de Perrache, les bâtiments ornant la place Ampère (2<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que le quartier de Saint-Jean (5<sup>ème</sup> arrondissement) accusent une concentration de 15 à 50 faits portant atteinte à des individus. Comme il était aisé d'en convenir, les cheminements piétonniers semblent favoriser les altercations interpersonnelles.



Carte IV-41 : sécurité incidents sur les personnes

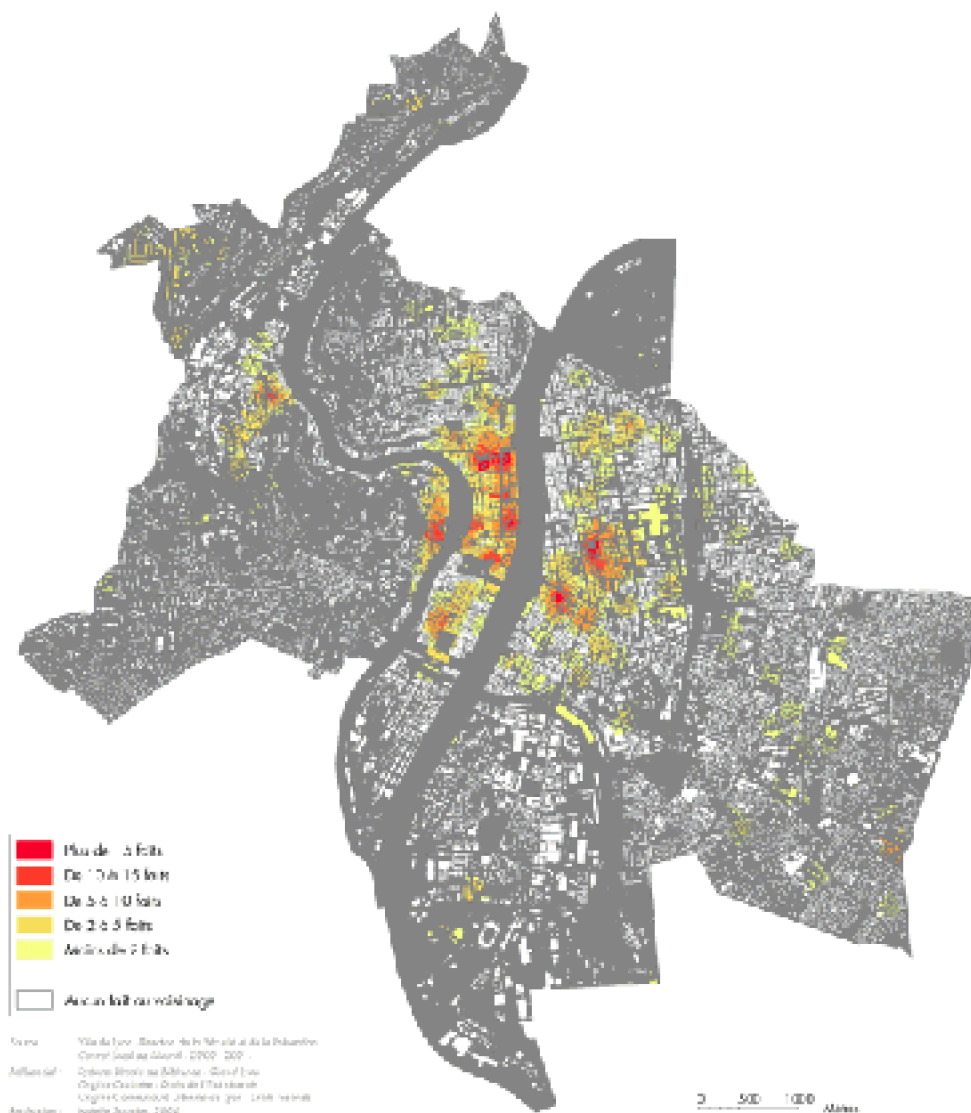
Le large centre de Vaise ainsi que le secteur de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement) semblent également être marqués par une activité délictueuse plus importante que sur le reste du territoire (entre 5 et 15 faits, avec quelques bâtiments surexposés pour Vaise).

Exception faite des localités précitées, les incidents sur les personnes restent globalement des phénomènes peu répandus caractérisant principalement le centre urbain (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements) marqué par sa polarité, son attractivité et l'importance de sa trame piétonne. À l'inverse, l'activité délictueuse à l'égard des personnes constatée sur les secteurs de la Duchère et surtout de Vaise ne semble pas correspondre aux fonctions urbaines de ces territoires. Il s'agit en effet de cadres de vie essentiellement résidentiels. Bien que le secteur de Vaise corresponde à un centre avéré de quartier, son dynamisme ne peut suffire à expliquer cette concentration de faits. La rive gauche du Rhône connaît une exposition relative : un nombre non négligeable de bâtiments comptent entre 1 et 5 faits (avec deux zones très ponctuelles de surexposition, à savoir les bâtiments autour de la Place Gabriel Péri et de la Place Guichard). Plus on

s'éloigne du centre de la ville et plus « *l'insécurité avérée* » décroît. Le reste du territoire lyonnais demeure par conséquent davantage épargné par ces incidents spécifiques.

### **3.1.3. Les troubles à l'ordre public**

Les troubles à l'ordre public s'apparentent à des phénomènes particulièrement localisés désignant principalement un nombre limité de territoires centraux. Comme l'illustre la **carte IV.42.**, l'hypercentre lyonnais est une fois de plus montré de doigt. Les bâtiments situés entre la place Louis Pradel proche de l'Opéra de Lyon et la place des Terreaux (1<sup>er</sup> arrondissement) recensent plus de 15 troubles à l'ordre public. Les secteurs piétonniers du reste de la Presqu'île s'imposent également comme des lieux de trouble et de nuisance particulièrement symptomatiques. Les bâtiments proches de la rue de la Monnaie, de la rue Mercière, de part et d'autre de la rue de la République ainsi que le secteur autour de la rue du Président Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) concentrent les incidents (de 5 à 15 faits constatés et déclarés par la Police Municipale en deux ans). Ces lieux de vie à la fois diurne et nocturne concentrent l'activité et par la même cristallisent les nuisances.



Carte IV-42 : sécurité troubles à l'ordre public

D'autres secteurs plus ponctuels se distinguent également. La zone piétonne du Vieux Lyon désignée par les bâtiments bordant largement le Palais de Justice (5<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur proche de la place Gabriel Péri et son prolongement sur la Grande rue de la Guillotière jusqu'à son intersection avec l'avenue Jean Jaurès (3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que le large secteur entre l'avenue Maréchal de Saxe et la rue Garibaldi côtoyant la place Guichard et la bourse du travail (3<sup>ème</sup> arrondissement) correspondent à des « gisements » de nuisance recensant un nombre considérable de troubles à l'ordre public. Le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) et les abords de la place Carnot (2<sup>ème</sup> arrondissement) s'imposent plus relativement et comptent tout de même entre 5 et 15 faits.

À l'exception de ces quelques foyers, le territoire lyonnais semble tranquille. Certes, un certain nombre de bâtiments de la rive gauche, de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement), de la Sauvegarde, de la Duchère ou de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement) témoignent d'une relative agitation (entre 1 et 5 faits) mais l'essentiel du commun reste

épargné par ces troubles. Les franges de la ville semblent globalement correspondre, au regard des troubles constatés et déclarés par la Police Municipale, à des « *havres de paix* ».

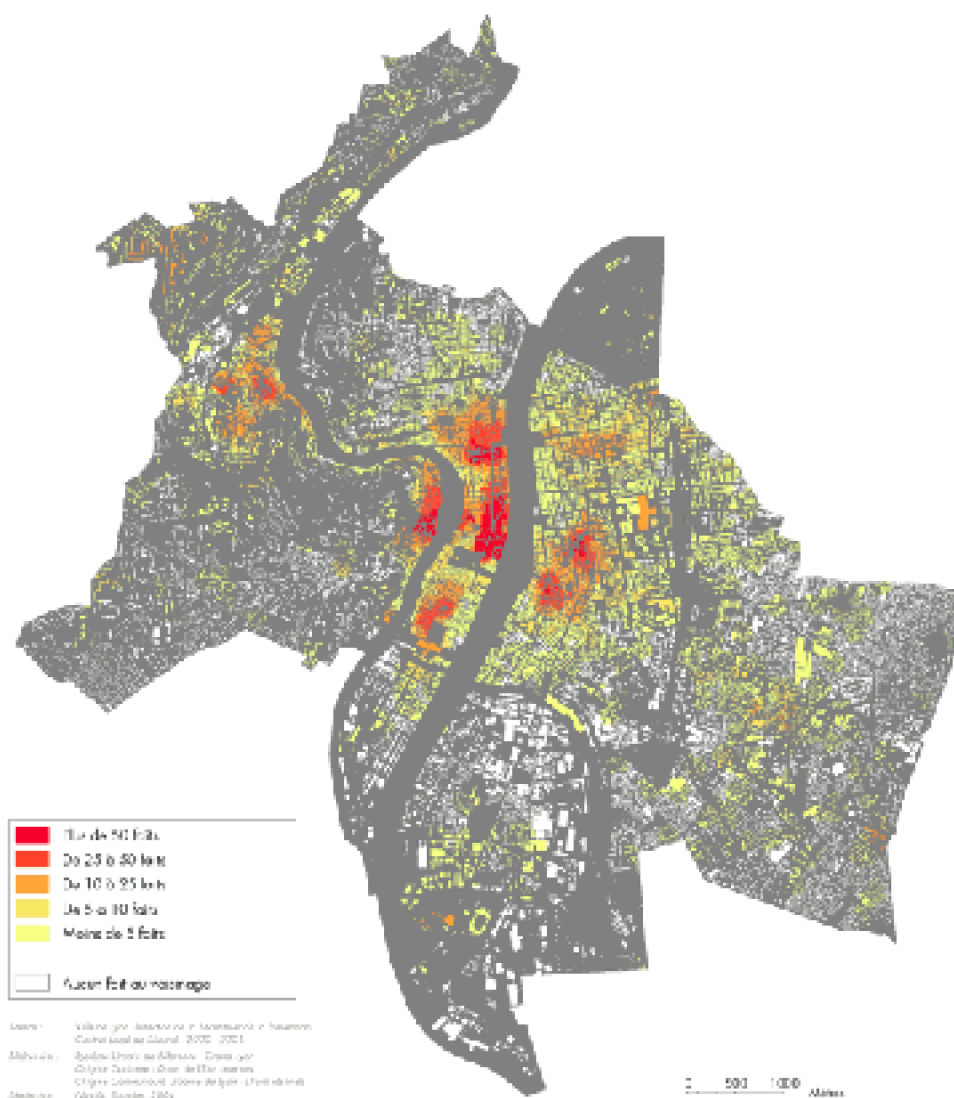
#### **3.1.4. Cartographie de l'ensemble des faits recensés par la Police Municipale**

La **carte IV.43**, localisant les lieux de commission de l'ensemble des faits constatés et déclarés par la Police Municipale met en évidence une réelle concentration de l'activité délictueuse en centre ville. Les secteurs à la fois riches, dynamiques, attractifs et polarisants de l'hypercentre et son extension au-delà de la Saône sur le secteur de Saint-Jean se distinguent tout particulièrement avec plus de 50 faits enregistrés. C'est donc sur ces territoires, essentiellement piétonniers, que la délinquance sévit et que l'insécurité constatée est la plus significative.

Quatre foyers se distinguent ensuite de façon plus relative :

- le secteur Gabriel Péri/Grande rue de la Guillotière (entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) ;
- le secteur au sud de la place Guichard (3<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- le centre de Vaise autour de la place Ferber et son extension essentiellement à l'ouest dans le prolongement de la rue du Souvenir (9<sup>ème</sup> arrondissement) ;
- et enfin le secteur Perrache/Carnot/Ampère réparti de la gare à la Place Ampère proche du secteur piétonnier de la rue Victor Hugo (2<sup>ème</sup> arrondissement).





Carte IV-43 : sécurité ensemble des faits recensés par la police municipale

L'ensemble de ces territoires affiche ainsi une activité délictueuse non négligeable puisqu'ils concentrent entre 10 et 50 faits avérés. Il convient de préciser que les deux secteurs de la rive gauche s'avèrent sensiblement plus exposés dans la mesure où certains bâtiments font état de plus de 50 faits constatés.

Globalement, la rive gauche est sensiblement plus touchée par la réalité des faits délictueux puisque la très grande majorité, pour ne pas dire la totalité des bâtiments, ont constaté dans leur voisinage entre 1 et 10 délits en deux ans. Le centre commercial de la Part-Dieu, le secteur proche de la mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement ainsi que les abords du Lycée du Parc accusent même une concentration de 10 à 25 faits.

Se distinguent ensuite le secteur de Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement), quelques bâtiments isolés de Mermoz, entre l'avenue Jean Mermoz et le boulevard Pinel (8<sup>ème</sup> arrondissement) ainsi que les secteurs de la Sauvegarde et de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement). Le reste du territoire lyonnais et principalement sa périphérie semblent

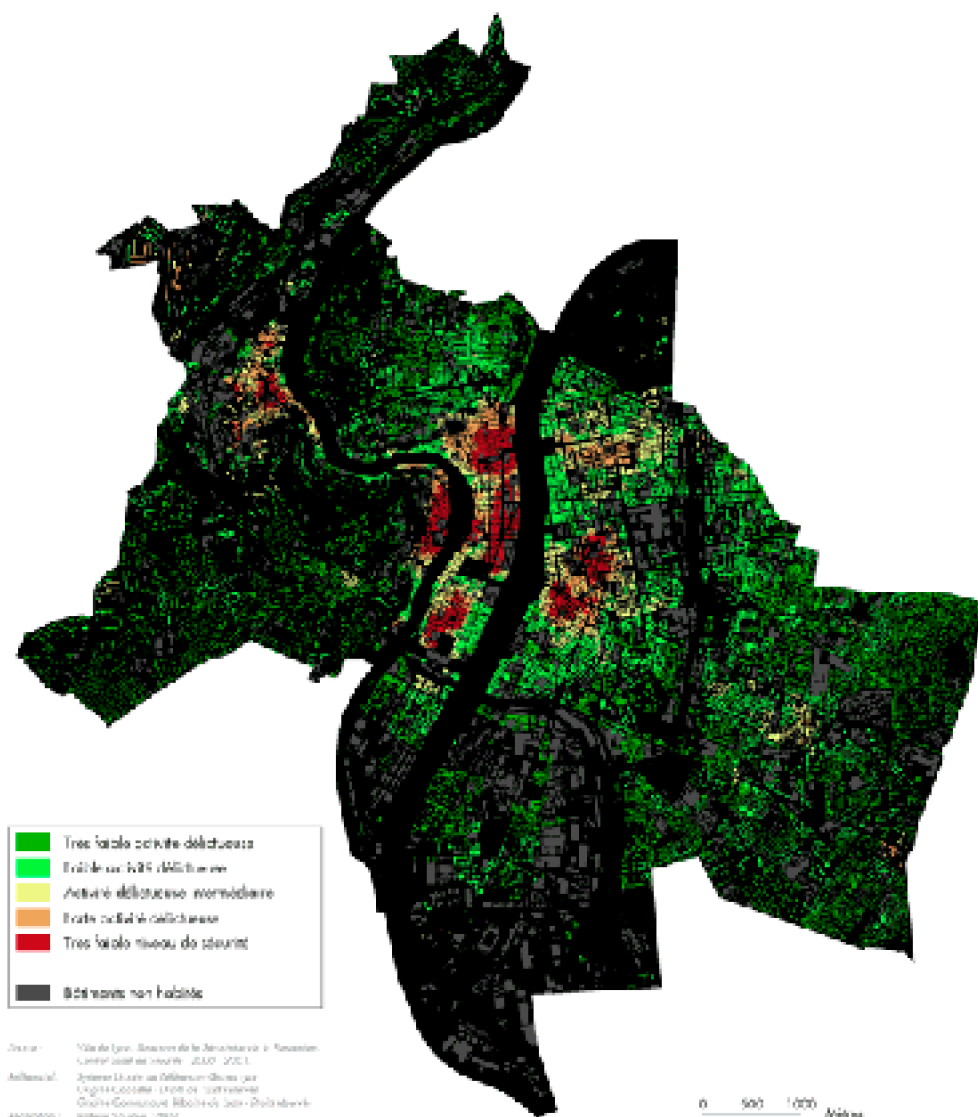
ainsi plus préservés de l'activité délictueuse qui se cristallise plus volontiers sur les territoires attractifs et polarisants des centres urbains.

### **3.2. Une vision erronée et fragmentaire de la sécurité du territoire lyonnais**

La **carte IV.44.** de synthèse construite à partir de la localisation de l'ensemble des lieux de commission des délits recensés par la Police Municipale et enregistrés par les unités de voisinage de chaque bâtiment habité permet une approche plus qualitative de la sécurité. Cette représentation cartographique traduit le recensement de l'activité délictueuse en « *niveau de sécurité* ». La légende de la carte se structure ainsi autour de 5 classes :

- Très faible activité délictueuse
- Faible activité délictueuse
- Activité délictueuse intermédiaire
- Forte activité délictueuse
- Très forte activité délictueuse

Cette carte, comme l'ensemble du jeu cartographique qui vient d'être présenté, doit être interprétée de manière prudente. Il s'agit d'illustrer les fondements de notre démarche d'évaluation de la sécurité au travers des données actuellement utilisables et disponibles et non pas de proposer une représentation aboutie et complète du phénomène.



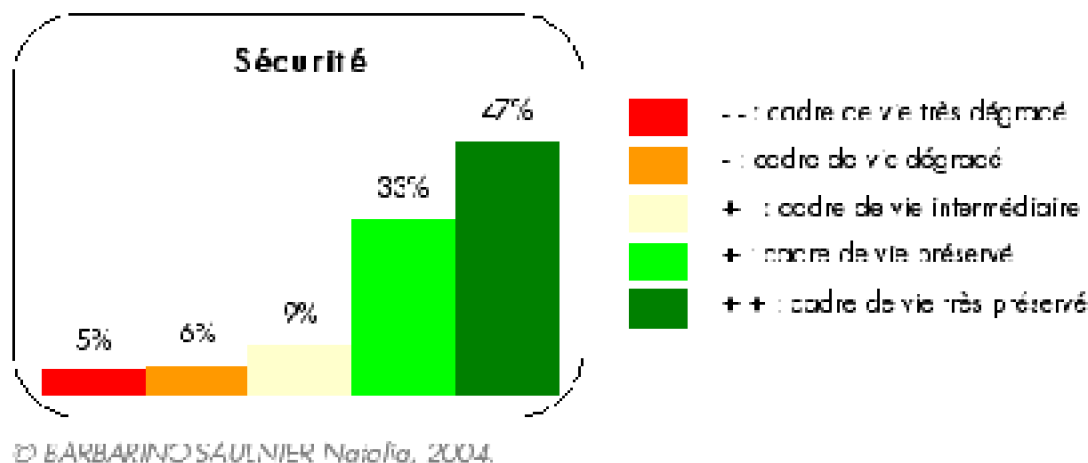
Carte IV-44 : une vision erronée et fragmentaire de la sécurité

Cette représentation, comme son titre l'indique, n'est qu'une vision erronée et fragmentaire de la sécurité. Sa réalisation a été uniquement maintenue pour démontrer la faisabilité de l'exercice et l'impact d'une telle production si la possibilité nous avait été donnée de couvrir tous les champs sous-jacents à la sécurité.

Globalement, cette carte illustre deux phénomènes fondamentaux. Tout d'abord, elle relativise considérablement l'ampleur de « l'insécurité constatée » sur l'ensemble du territoire lyonnais. Il convient de toujours garder à l'esprit l'objet de nos propos : il s'agit uniquement des faits constatés et déclarés par les services de la Police Municipale, ce qui est très loin de relater la réalité de l'activité délictueuse avérée. Elle met de plus en lumière une réelle concentration géographique des méfaits.

Comme en témoigne le graphique ci-dessous, il est important de préciser que près de la moitié des bâtiments habités de la ville de Lyon bénéficie d'un « très bon niveau de sécurité ». Il s'agit principalement de l'ouest de la commune (très large partie du 5<sup>ème</sup>

arrondissement et nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement), de la partie occidentale du 1<sup>er</sup> mais surtout du 4<sup>ème</sup> arrondissement, du sud du 7<sup>ème</sup> arrondissement (en deçà des voies ferrées) et du large secteur est de la commune (derrière le boulevard urbain). Un tiers d'entre eux semble également échapper à l'activité criminelle et délictueuse et bénéficie par conséquent d'un « *bon niveau de sécurité* ». Sont alors concernés le centre de la Croix-Rousse et quelques bâtiments habités disséminés essentiellement en rive gauche. Au total, 80% des bâtiments habités de la commune peuvent être associés à des cadres de vie tranquilles et sécurisés.



Graphique IV.12. Importance des faits délictueux et des actes de délinquance : répartition des bâtiments habités

De la même manière, cette cartographie témoigne de l'extrême disparité spatiale de l'activité délictueuse et des actes de délinquance. Les faits et les délits se localisent essentiellement en centre ville. 5% seulement des bâtiments habités de la ville affichent ainsi un « *très faible niveau de sécurité* ». Il s'agit principalement des zones piétonnes et emblématiques de l'hypercentre comme les abords de la rue Mercière et de la rue de la République, dans son prolongement le secteur de l'Hôtel de Ville et des pentes de la Croix-Rousse, les bâtiments entre la place Carnot et la rue Victor Hugo ainsi que le quartier Saint-Jean au-delà de la Saône. Ces territoires demeurent des lieux symboliques de dynamisme commercial, d'activité diurne, d'animation nocturne et sont par conséquent les territoires privilégiés de la délinquance.

Trois autres « *foyers d'insécurité* » sont à signaler. Il s'agit du large secteur de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), des bâtiments situés autour de la place Gabriel Péri et de la Grande rue de la Guillotière (3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements) ainsi que la zone au sud de la place Guichard, entre l'avenue du Maréchal de Saxe et la rue Duguesclin (3<sup>ème</sup> arrondissement). Ces territoires bien qu'ils correspondent davantage à des cœurs de quartier qu'à des polarités d'agglomération, sont néanmoins marqués par un « *très faible niveau de sécurité* ». À l'exception des bâtiments proches de la mairie du 6<sup>ème</sup> arrondissement qui s'individualisent particulièrement, les territoires connaissant un « *faible niveau de sécurité* » sont d'une part peu nombreux (6% des bâtiments habités de Lyon) et géographiquement contigus aux « *points noirs d'insécurité* » décrits précédemment. Le « *niveau intermédiaire de sécurité* » ne concerne enfin que 10% des bâtiments habités et

vient de la même manière se greffer à ces « *poches d'insécurité* ». Ces territoires interstitiels font ainsi le lien entre ces larges secteurs habités où la sécurité semble garantie et ces bassins très localisés jugés plus criminogènes.

Cette cartographie de la sécurité révèle ainsi une profonde disparité spatiale du phénomène. L'image du territoire lyonnais qui est esquissée ici ne traduit pas forcément la sécurité telle qu'elle existe réellement. Elle ne s'appuie que sur une faible partie de l'activité délictueuse puisqu'il ne s'agit là que de la restitution des délits pris en charge par les services de la Police Municipale. Cette représentation cartographique, en plus de la non exhaustivité des faits commis, ne relate pas le « *coté obscur* » de la sécurité. Elle ne peint en rien la criminalité cachée, la délinquance non révélée, les actes d'incivilité et ignore par conséquent ce symptomatique et tout autant problématique sentiment d'insécurité.

Bien que cette démarche soit en parfaite contradiction avec les principes du diagnostic à la fois objectif et quantitatif de la qualité de vie mené jusqu'à présent, il nous semble important, pour mieux relativiser la nature des documents commentés, d'enrichir cette approche de la sécurité. Cette cartographie n'est qu'un premier pas vers une représentation de la sécurité urbaine plus achevée. Il n'en est pas moins que pour l'instant, aucun outil fiable d'évaluation ne semble exister pour produire une vision moins erronée de la sécurité. L'approche de la criminalité constatée ne permet pas de considérer la quiétude des citoyens. Il existe un réel et profond décalage entre les faits de délinquance et leur perception, entre la violence effective et la peur de la violence. Comme nous l'avons déjà précisé, la dissociation des deux registres de la sécurité serait une erreur : se servir des statistiques officielles pour minimiser le sentiment d'insécurité et en affirmer le caractère irrationnel serait une méprise de la réalité. Ce décalage entre la sécurité constatée et le sentiment de sécurité reste symptomatique : « *au sein de la ville de Lyon, les territoires les plus criminogènes sont ceux du centre ville. Ces secteurs sont à la fois riches, dynamiques et attractifs. C'est donc là que la délinquance sévit et que le crime est le plus fort. C'est au contraire dans les quartiers d'habitat social que le sentiment d'insécurité semble le plus grand. Le sentiment de sécurité s'avère donc être inversement proportionnel à la sécurité elle-même. Les territoires bénéficiant d'une image valorisée comme ceux de l'hypercentre lyonnais sont largement épargnés pour le sentiment d'insécurité alors qu'ils sont au contraire caractérisés par une réelle criminalité* »<sup>175</sup>. Seulement, il convient d'éviter voire même de lutter ardemment contre la « *psychose sécuritaire* » pour sortir de l'impasse de la médiatisation et de la stigmatisation. Il est indispensable de sortir du piège sécuritaire. Pour ce faire, il est nécessaire de dédramatiser pour ne pas entretenir ce syndrome de l'insécurité. Il devient ainsi essentiel de mieux comprendre les phénomènes abordés pour mieux informer et communiquer. Plus nous connaissons le monde qui nous entoure et moins nous le craignons. Nous devons ainsi cesser d'alimenter la peur pour aspirer à plus de sérénité sociale. Comme l'explique C. DEJOURS, « *ce n'est pas la violence qui engendre la peur, mais la peur qui engendre la violence* »<sup>176</sup>.

<sup>175</sup> Information fournie oralement par J-P. VIALAY, Directeur de la Direction de la Sécurité et de la Prévention, lors du groupe de travail « Sécurité urbaine et insertion sociale » dans le cadre du réseau EUROCITES qui a eu lieu le 29 septembre 2004 à l'Hôtel de Ville de Lyon.

La problématique reste donc entière. La réalisation d'une « *bonne représentation* » de la sécurité semble encore loin mais par la conscience de nos limites, nous aurons travaillé à la rendre plus intelligible.

Finalement, nous avons objectivement passé en revue l'ensemble des éléments jugés nécessaires à l'évaluation du quotidien. Cette démarche a permis de mettre en évidence de réelles et parfois profondes disparités spatiales de la qualité de vie quotidienne. Cette appréciation des différents critères de la qualité de vie quotidienne lyonnaise a permis globalement de mobiliser des données de bonne qualité. Les représentations cartographiques de ces connaissances fournissent par conséquent des clefs de lecture renouvelée du territoire lyonnais. Certains raccourcis ont du être empruntés, certaines pistes d'analyse ont du être laissées de côté, faute de disponibilité de l'information statistique ou de son inadaptabilité, mais globalement, les analyses produites sont riches en enseignements. Elles présentent en soit des résultats notables pour la connaissance et l'appréciation du tissu urbain. Cependant, ces diagnostics restent thématiques. Il convient par conséquent, afin de parfaire notre démarche, d'exposer les approfondissements et les développements envisageables. Présentées sous la forme d'expérimentation, il s'agit d'envisager les pistes d'évolution de cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. La cinquième et dernière partie de notre travail se propose donc d'exposer des analyses complémentaires et de porter un regard critique sur les préceptes de la méthode initiée.

---

<sup>176</sup> DEJOURS C., 1998, Souffrance en France : la banalisation de l'injustice sociale. Paris, Editions du Seuil, 197 pages.

# Cinquième partie. ANALYSES COMPLÉMENTAIRES ET CRITIQUE DE LA MÉTHODE

Cette cinquième partie, tel un développement conclusif, se propose tout d'abord d'inventorier les pistes de travail complémentaires qui pourraient permettre d'enrichir le travail effectué. C'est ensuite l'occasion de discuter des usages et des limites de cette méthode. Après la restitution des résultats présentant de manière thématique l'analyse précise des disparités intra-urbaines de la qualité de vie quotidienne des lyonnais, il convient de revenir sur les potentialités et les applications de cette méthode d'évaluation. Certes, le diagnostic urbain, tel qu'il a été dressé, fourni des résultats conséquents. Celui-ci a permis de mettre à disposition des clefs de lecture et de compréhension fines du territoire lyonnais. Cependant, nous sommes convaincus que cette méthode peut aller encore plus loin. Ces capacités d'analyse peuvent davantage être développées. Profitant des rouages méthodologiques mobilisés, il s'agit de présenter des exploitations complémentaires ainsi que des analyses plus transversales.

Proposé sous forme d'expérimentations, ce premier chapitre veut donner une dimension à la fois plus sociale et plus opérationnelle au diagnostic urbain. Ces deux orientations de travail permettent d'enrichir cette évaluation de la qualité de vie. Il s'agit de tendre vers une vision plus globale de la ville en considérant la structure sociale qui compose l'espace et d'intégrer les caractéristiques de fonctionnement de ce territoire. Les

éléments mis en lumière sont davantage des éclairages possibles, des développements potentiels que des résultats formels. L'enjeu est ici de dépasser les acquis du diagnostic thématique pour laisser entrevoir les champs possibles en matière de développement et d'enrichissement de la méthode. Il s'agit donc de proposer, dans un premier temps, une approche des disparités sociales de la qualité de vie des Lyonnais. Pour ce faire, l'ensemble des critères d'évaluation de la qualité de vie doit être reconsidéré à travers la structure sociodémographique du territoire lyonnais. Dans un deuxième temps, deux expérimentations vont permettre de tester et d'approfondir les usages de cette méthode. L'analyse des disparités de la qualité de l'air et des phénomènes accidentogènes permet en effet de lier les caractéristiques des espaces de vie à l'organisation structurelle du territoire.

L'ambition du deuxième chapitre est encore plus grande. Il se propose en effet de transcender l'approche thématique de la qualité de vie pour entreprendre une analyse multicritère de la notion. De la superposition des analyses thématiques nécessaires à la mesure de la qualité de vie quotidienne naît le désir d'une vision globale et transversale de la notion. Certes, la question reste posée : cette voie relève-t-elle de la volonté légitime et louable de synthétiser le complexe pour mieux le comprendre ou reste-t-elle le mythe inaccessible dans lequel le sens risque de se perdre au profit de la quête elle-même ? Pour répondre, sans a priori, à cette difficile question, nous n'avons d'autre choix que de nous risquer à l'exercice. Il s'agit par conséquent de mener jusqu'à son paroxysme les possibilités développées par cette méthode d'évaluation afin d'expérimenter la faisabilité et la nature des résultats d'une analyse multicritère de la qualité de vie.

Le dernier chapitre se propose enfin de revenir sur les fondements de cette méthode d'évaluation. Face à l'ampleur des informations traitées et des résultats produits, face aux croisements potentiels, aux développements possibles, nous devons prendre le temps de porter, sur ce travail, un regard introspectif. À cet égard, les questions restent nombreuses. À quoi servent les connaissances mobilisées ? Quels outils cette méthode produit-elle ? Quelles sont les incidences d'une telle démarche ? Quels en sont les usages, pour qui, pourquoi faire, pour quelle opérationnalité ? Quelles sont les limites inhérentes à cette expérimentation lyonnaise ? Tant d'interrogations auxquelles nous devons donner une réponse ou tout du moins chercher les voies d'un éclaircissement. Ce chapitre nous permettra également d'évoquer le chemin qu'il reste à parcourir et de suggérer quelques pistes de travail encore inexplorées. Ce troisième chapitre est d'autant plus fondamental qu'il nous permet de revenir sur l'enjeu initial de notre démarche, à savoir l'élaboration d'une méthode d'évaluation de la qualité de vie à la fois pragmatique, opérationnelle, reproductible pour laquelle les usages et les développements restent encore ouverts.

## **CHAPITRE I. Vers une dimension sociale de la qualité de vie quotidienne**



Nous avons, lors de la quatrième partie, à travers la hiérarchisation des cadres de vie, évalué la qualité de vie des territoires. Il s'agit à présent de donner une dimension nouvelle à notre démarche en considérant les dimensions démographique et fonctionnelle de ces cadres de vie. Deux orientations peuvent alors être développées. La première consiste à lier « *l'offre territoriale* » à la « *demande sociale* ». L'enjeu est alors de croiser l'analyse du « *contenant* » et du « *contenu* » afin d'apprécier la structure urbaine non plus comme un simple support matériel mais au contraire de considérer la dimension sociale de l'espace. Notre réflexion doit ainsi se porter sur l'évaluation objective des qualités du territoire au regard de la population qui l'occupe.

La seconde attitude réside en une approche plus fonctionnelle du territoire. Il s'agit dans ce cas de tester, sur un nombre réduit de thèmes, l'expérimentation d'une vision transversale entre les caractéristiques des espaces de vie et des données de fonctionnement liées à l'activité et à l'occupation humaine. Loin de vouloir fournir des résultats probants, ce premier chapitre se propose alors de vérifier la faisabilité de tels croisements et permet par conséquent d'ouvrir la voie à des exploitations complémentaires à la fois plus ciblées et fouillées.

## **1. Des disparités spatiales aux disparités sociales de la qualité de vie des lyonnais : combien sont-ils à bénéficier d'un cadre de vie de qualité ?**

---

Analyser la qualité de vie, discuter de la qualité des cadres de vie, se proposer d'évaluer cette qualité de vie quotidienne et d'en discuter les disparités spatiales constituent, pour le géographe, une recherche juste et louable. Une question se pose alors : « *il s'agit de la qualité de la vie de qui ?* ». L'analyse géographique a préalablement été valorisée par la prise en compte du caractère habité ou non habité de l'ensemble des bâtiments de la ville de Lyon. Certes, comme nous l'avons montré, le diagnostic urbain est amélioré par l'analyse des stricts territoires habités, mais l'analyse de la qualité de vie des habitants doit être un axe de développement privilégié. Pour nous engager dans cette voie, il devient nécessaire de ne pas uniquement examiner le territoire mais de considérer l'homme au sein de son environnement. Pour enrichir l'analyse spatiale, il est alors essentiel de lier la structure urbaine du territoire à sa structure sociale. Afin d'approfondir notre démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne, nous proposons ainsi de reconsidérer l'ensemble des diagnostics thématiques précédemment menés à travers la dimension démographique de l'espace lyonnais.

### **1.1. Une méthode d'appréciation innovante mais encore imparfaite**

Le système de référence spatiale basé sur la source cadastrale a été tout d'abord valorisé par la détermination du caractère habité ou non habité de chacun des bâtiments. Cette discrimination du bâti a été réalisée à partir du croisement de différentes sources telles que les données du Recensement de la Population de 1999 à l'îlot, les zonages du Plan d'Occupation des Sols, la localisation des grands équipements et infrastructures (bâtiments administratifs, hôpitaux ou établissements scolaires,...), les lieux de rupture

urbaine (cimetières, parking,...) ou les données du fichier SIRENE afin de localiser les grandes entreprises lyonnaises. Cette estimation a donné lieu à une vérification à « *dire d'expert* » puis elle a été contrôlée grâce à des tests par échantillonnage et des confrontations d'adresses avec le fichier des abonnés au téléphone. L'information cadastrale mise à notre disposition a ensuite été valorisée par une estimation de la volumétrie de chacun des bâtiments de la ville de Lyon. L'estimation de la volumétrie a été obtenue par croisement de mesures d'altitude de façades et d'altitude au sol après interpolation de ces dernières.

L'intégration de ces deux informations au système de référence est capitale : chaque bâti est renseigné par sa volumétrie et son mode d'occupation (habité ou non habité). Cette valorisation de l'information permet alors d'intégrer des connaissances sociodémographiques essentielles pour l'analyse de la structure sociale de l'espace urbain. Il devient alors possible d'affiner les résultats du recensement de la population de l'INSEE (RP-99) disponible à l'échelle de l'îlot. Pour le dénombrement de la population par exemple, nous avons utilisé le chiffre de population sans double compte de l'îlot. Nous avons ensuite attribué une valeur estimée de la population à chaque bâtiment habité de l'îlot en fonction de sa volumétrie. La prise en compte de la volumétrie et du caractère habité ou non des bâtiments permet par conséquent d'affiner la connaissance de la structure sociale, d'éclairer notre compréhension du territoire et de disposer d'une somme considérable d'informations contextuelles.

Les valeurs obtenues au bâti ne sont cependant que des estimations. Au recensement de 1999, la ville de Lyon compte une population totale de 445 452 habitants<sup>177</sup>. L'estimation de la population au bâti ne restitue qu'une population de 401 060 habitants. Le passage de l'îlot à l'échelle du bâtiment s'accompagne donc d'une perte d'environ 10% de la population totale. Cette méthode permettant d'affecter à chacun des bâtiments une valeur estimée issue de l'îlot auquel il appartient occasionne donc une altération non négligeable de l'information de base. Cette méthode permet donc l'élaboration d'un procédé innovant mais qui demeure encore imparfait. La marge d'erreur observée bien que significative ne peut suffire à remettre en cause l'ensemble du processus d'affectation des données du recensement. Cette perte d'information ne demeure pas sans explication. Elle reste au contraire liée à des épiphénomènes que nous sommes capables d'expliquer.

Globalement, la source d'erreur tient à un manque de précision dans le renseignement du caractère habité ou non habité des bâtiments. Les sources utilisées pour mener à bien cette discrimination, bien que variées, n'ont visiblement pas été sans succès. Au total, 4 167 bâtiments ont été identifiés par nos soins comme non habités alors qu'ils appartiennent au regard du recensement de la population à des îlots habités. Il s'agit par conséquent de 41 360 individus qui n'ont ainsi pu être affectés à un bâtiment. Cette déviance explique à elle seule 93% de la perte de population. La source d'erreur la plus significative concerne le zonage des parcelles à vocation économique (zone UI de l'ancien Plan d'Occupation des Sols de 2001 annulé mais servant de base à l'élaboration du futur Plan Local d'Urbanisme devant être voté en 2005). En effet, 1 508 bâtiments

---

<sup>177</sup> Source : Population sans double compte, Recensement de la Population, Exploitation principale, INSEE, 1999.

situés sur ce zonage sont identifiés à vocation économique et industrielle et ont par conséquent été considérés comme non habités alors que certains d'entre eux sont habités au regard du recensement. Dans le même ordre d'idée, mais dans des proportions moindres, 837 établissements scolaires, 351 hôpitaux et cliniques, 287 bâtiments considérés par le fichier SIRENE comme des entreprises hébergeant plus 100 emplois, 209 équipements sportifs, plusieurs centaines de bâtiments situés sur des emprises ferroviaires ou des zonages liés aux activités fluviales de marchandises mais aussi quelques lieux de cultes, des bâtiments situés dans l'enceinte de cimetières ainsi que des bâtiments dont l'emprise est liée à l'activité hôtelière cristallisent cet écart entre la fonction des bâtiments et leur caractère habitable.

Cette erreur d'interprétation du caractère habitable des bâtiments reste le véritable point noir de cette méthode d'estimation de la population. Sans cette distorsion, la marge d'erreur inhérente au procédé d'attribution des variables en fonction de la volumétrie des entités bâties n'est alors que de 0,7% (ce qui représente une perte de 3032 habitants). Un examen plus fin de l'armature urbaine, basé par exemple sur des enquêtes terrain, aurait sans doute permis de réduire la faiblesse et l'imprécision de notre méthode.

Malgré ces lacunes, les résultats nous ont parus suffisamment probants pour nous permettre de nous lancer dans une phase d'expérimentation méthodologique sur les possibilités offertes par cette nouvelle approche. Cette cinquième partie conclusive a pour ambition de livrer les avancements et les expérimentations possibles. Il s'agit de présenter des orientations de développement, d'en discuter les atouts et les limites tout en proposant des voies d'amélioration et de perfectionnement. Notre démarche s'inscrit davantage dans l'illustration et la proposition que dans la production de résultats aboutis. C'est pourquoi nous n'avons pas investi davantage les processus d'attribution fonctionnelle des bâtiments. Nous nous sommes contentés de la qualité des estimations obtenues, sans en omettre les limites, afin d'orienter prioritairement nos travaux sur les applications directes et la portée des résultats. Il s'agit donc de reconsidérer les qualités et les faiblesses des cadres de vie à travers la dimension sociale du territoire lyonnais et de présenter de manière globale les disparités sociales de la qualité de vie quotidienne.

Pour mener à bien l'analyse des inégalités sociales de la qualité de vie, nous avons repris l'ensemble des analyses spatiales élaborées en seconde phase du diagnostic permettant de caractériser le territoire lyonnais en fonction des différents thèmes abordés. Il s'agit de reprendre la charte graphique de chacun des critères d'étude qui prévoit une répartition en cinq classes hiérarchisant les unités de voisinage en fonction de leurs qualités et de mesurer le nombre d'habitants concernés. À la répartition initiale du territoire en fonction de la qualité des cadres de vie s'ajoute la répartition sociale de la population qui occupe ce territoire. À l'exception de la sécurité<sup>178</sup>, nous avons repensé l'ensemble des thèmes abordés en fonction de la dimension démographique du territoire. Nous avons ainsi été en mesure d'estimer le nombre d'habitants bénéficiant d'un cadre de vie préservé ou au contraire dégradé au regard des différents éléments étudiés.

Cette démarche permet par conséquent un premier constat : les Lyonnais ne sont pas

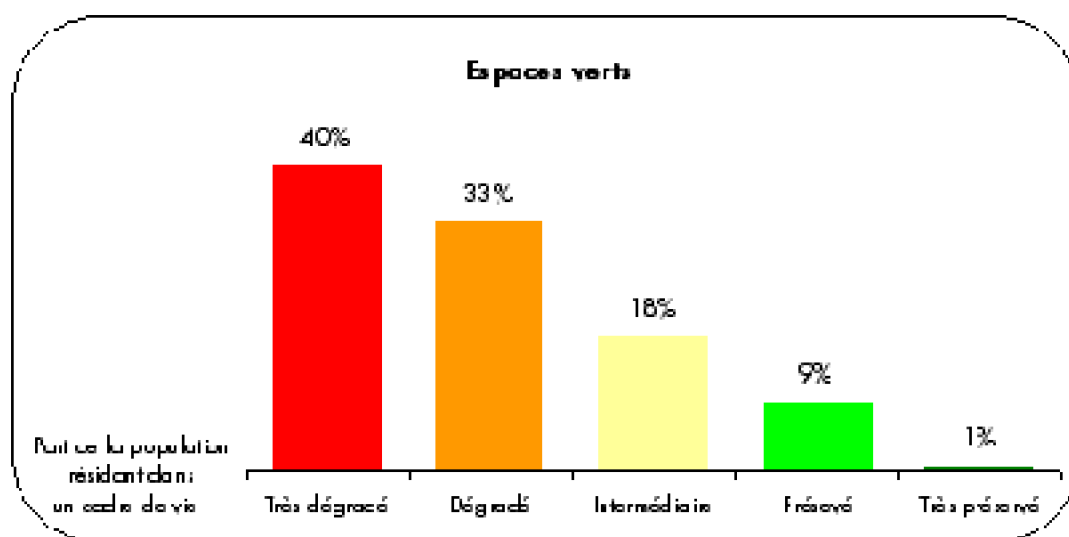
---

<sup>178</sup> Le thème de la sécurité a volontairement été évincé de cette approche des inégalités sociales de la qualité de vie dans la mesure où les données issues des services de la Police Municipale restent partielles.

tous égaux face à la qualité de vie quotidienne. Au-delà de cette inégalité sociale, cette approche permet d'identifier les atouts et les points noirs de la qualité de vie de la ville de Lyon. Le poids démographique de ces inégalités permet d'opérer une première « hiérarchisation » des critères de qualité de vie : un certain nombre de critères ont ainsi des conséquences humaines préjudiciables, certains opèrent une véritable « fracture » de la qualité de vie alors que d'autres satisfont au contraire le plus grand nombre. L'ordonnancement établi en fonction de l'incidence démographique des critères d'étude permet finalement de passer de l'analyse des disparités spatiales à l'estimation des disparités sociales de la qualité de vie quotidienne.

## 1.2. Espaces verts, commerces de proximité, transports en commun : les points noirs de la qualité de vie quotidienne des lyonnais

Les critères les plus dommageables pour la qualité de vie quotidienne des lyonnais sont au nombre de trois. La disponibilité des espaces verts publics est incontestablement l'élément le plus discriminant. Comme le montre le graphique présenté ci-après, plus des trois quart des lyonnais disposent d'un cadre de vie dépourvu d'espace vert.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

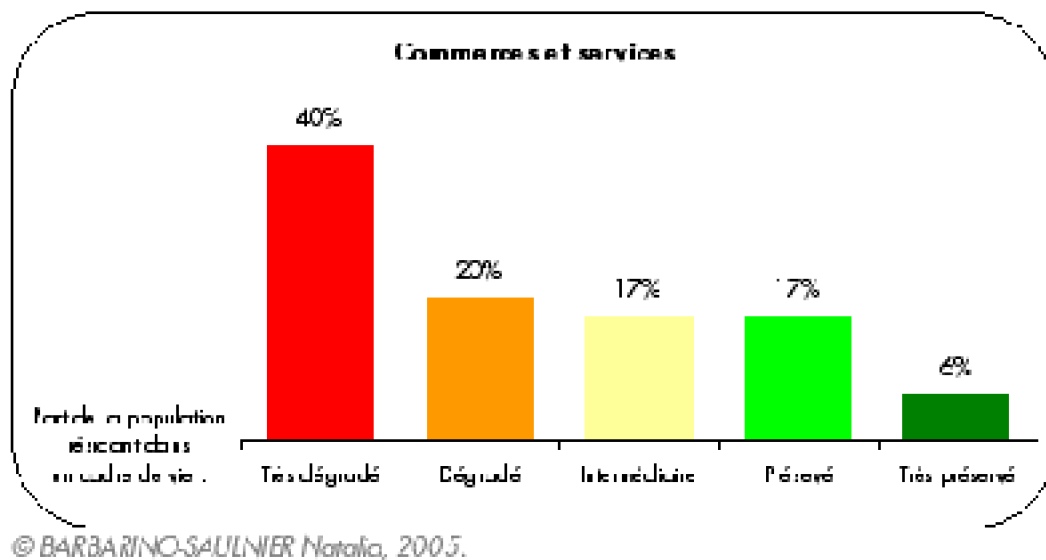
Graphique V.1. Disponibilité des espaces verts : une profonde discrimination sociale

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

En effet, 40% des habitants de la commune résident au sein d'un cadre de vie particulièrement dégradé par l'absence d'espace vert dont ils disposent. 33% d'entre eux, soit un lyonnais sur trois, vivent également dans un cadre de vie dégradé où la disponibilité des espaces verts reste rare. Seulement 10% des habitants bénéficient d'espaces de vie plus préservés. La proximité d'un espace vert demeure donc un privilège auquel seule une part fort limitée de la population peut prétendre.

Il en est de même pour l'accès aux commerces et services de proximité : 60% des lyonnais sont à cet égard peu desservis. Comme l'illustre le graphique suivant, 40% des habitants résident ainsi dans un cadre de vie très dégradé. Affectés par une couverture

commerciale obsolète, près d'un lyonnais sur deux ne dispose que de très faibles potentialités commerciales. À cela s'ajoute d'importantes faiblesses du bassin d'approvisionnement.



Graphique V.2. Commerces et services de proximité : sources d'importantes disparités sociales de la qualité de vie

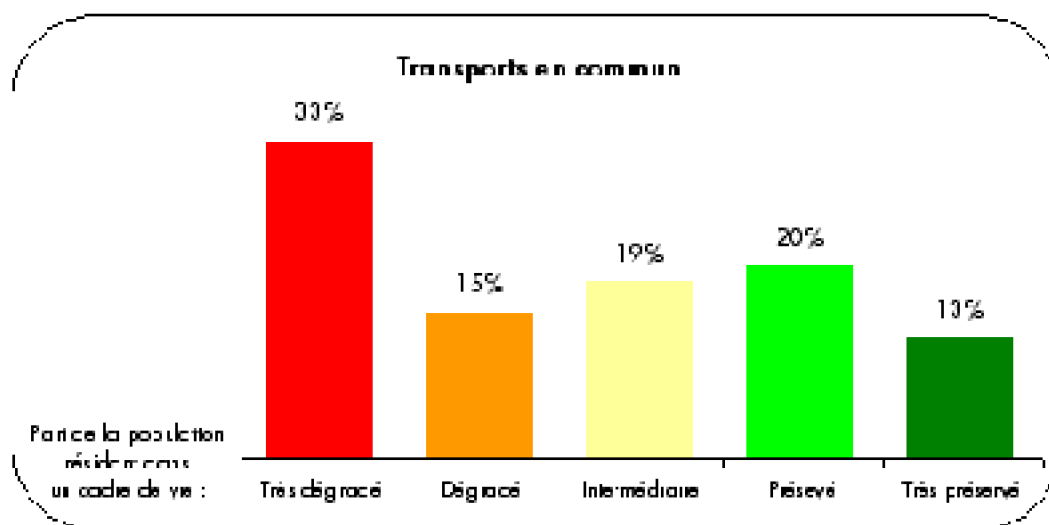
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

En effet, 20% de la population déplorent un cadre de vie dégradé pourvu de faibles disponibilités commerciales alors que respectivement 17% d'entre eux connaissent soit une situation intermédiaire, soit plus avantageuse. Seulement 6% des lyonnais bénéficient au contraire d'un cadre de vie très favorisé profitant ainsi d'une couverture commerciale à la fois importante et diversifiée.

Finalement, les disponibilités commerciales occasionnent de profondes disparités sociales dans la mesure où une part importante de la population lyonnaise est exclue du dynamisme commercial de proximité et se trouve par conséquent dans l'impossibilité de répondre à ses besoins quotidiens d'approvisionnement<sup>179</sup>.

L'armature des transports publics n'est pas sans conséquence sur la qualité de vie quotidienne des lyonnais. Bien que globalement moins discriminant, le réseau de transports en commun organise cependant d'importantes disparités sociales. Comme le montre le graphique suivant, un lyonnais sur trois réside dans un environnement particulièrement dégradé, marqué par une très faible capacité de déplacement multimodal. 15% des habitants évoluent ensuite dans un cadre de vie dégradé où la disponibilité des transports en commun reste faible. Au total, près de la moitié de la population lyonnaise (soit 48% des habitants) déplore une faible connexion au réseau de transports en commun, ce qui peut être préjudiciable pour la qualité de vie quotidienne.

<sup>179</sup> La nomenclature commerciale utilisée est quelque peu restrictive dans la mesure où elle ne permet pas de prendre en compte le cas particulier des hypermarchés en centre urbain. Ceux-ci peuvent en effet jouer un rôle important dans l'armature commerciale de proximité.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.3. Disparités sociales de la qualité de vie au regard de la disponibilité du réseau de transports en commun

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

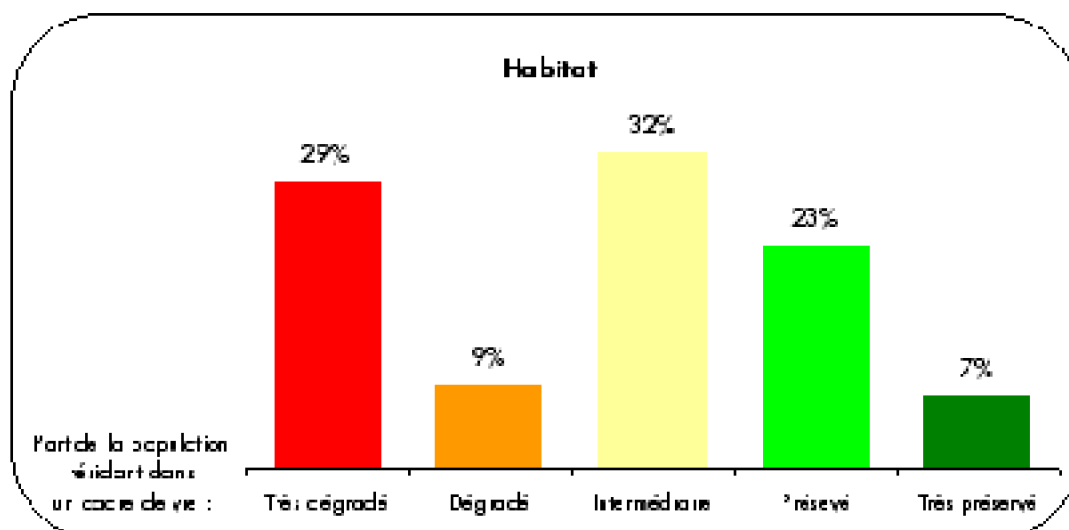
Cette analyse permet ainsi de mettre en évidence les faiblesses de la desserte des transports en commun lyonnais. 19% de la population bénéficie en effet d'un cadre de vie intermédiaire, 20% d'entre eux évoluent dans un cadre de vie avantageux alors que seulement 13% des habitants profitent de très fortes capacités de déplacement mises à leur disposition. Les capacités de déplacements, susceptibles de répondre aux attentes des habitants, ne sont pas assurées de manière identique partout.

### 1.3. Taille des logements, propreté des rues et qualité de l'air : des situations encore difficiles pour la majorité des habitants

Certaines caractéristiques des cadres de vie offrent des situations plus intermédiaires sans pour autant proposer un cadre de vie agréable au plus grand nombre. Qu'il s'agisse de la taille des logements, de la propreté des rues ou de la qualité de l'air, moins d'un lyonnais sur trois bénéficie d'un bassin de vie de qualité. À travers ces résultats, il apparaît clairement que « l'accès à la qualité de vie quotidienne » demeure le privilège d'une minorité et que chacun ne peut prétendre à un cadre de vie à la fois valorisé et valorisant.

Le diagnostic urbain a précédemment montré la grande hétérogénéité du parc de logement lyonnais. Il convient à présent d'estimer le nombre d'habitants concernés par les différents profils de logements. La taille des résidences principales a été traitée par le biais d'une analyse typologique menée conjointement sur le nombre de pièces d'habitation et la superficie des logements. La considération de la structure démographique de la ville de Lyon permet par conséquent d'estimer l'ampleur des disparités sociales de la taille des logements. Comme l'illustre la **graphique V.4.**, près d'un lyonnais sur trois (32% des habitants) réside dans un cadre de vie intermédiaire au sein duquel la taille des logements reste représentative du profil moyen de la commune.

29% des habitants déplorent au contraire un cadre de vie particulièrement dégradé par la surreprésentation de logements très exigus auxquels s'ajoutent 9% de la population pâtissant d'un cadre de vie dégradé par la prédominance de logements exigus. Au total, 38% des habitants subissent un cadre de vie marqué par la taille réduite de ses logements.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

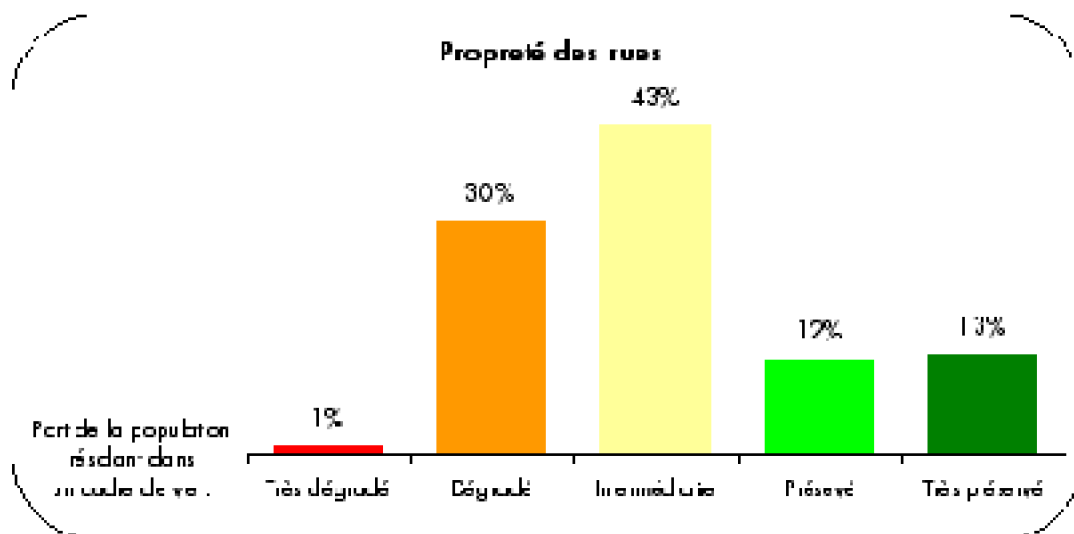
Graphique V.4. La taille des logements : hétérogénéité des situations

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

À l'inverse, 23% des lyonnais bénéficient d'un cadre de vie favorisé par la présence de logements spacieux alors que seuls 7% de la population peuvent prétendre à des logements de très grande taille. L'offre du parc caractérisée par l'étude de la taille des logements croisée à la réalité de la structure sociale du territoire permet d'optimiser notre approche. Cependant, ce degré de connaissance démographique est trop général pour répondre à la complexité des logiques d'habitat. Il aurait été intéressant de travailler à l'échelle du ménage (nombre de personnes qui compose le ménage) voire à l'échelle de la famille (caractéristiques des familles : familles monoparentales, couples, nombre d'enfants, catégories socioprofessionnelles, âge du chef de famille,...). Toutefois, pour des raisons techniques, nous n'avons pas souhaité développer davantage cette approche. Cette orientation aurait en effet nécessité le recours à des traitements typologiques lourds qui dépassent de loin le cadre de l'expérimentation que nous avons fixé.

La propreté des rues correspond à une caractéristique majeure de la qualité des cadres de vie. Seulement, l'effort de propreté organisé par les services du Grand Lyon en vue du maintien ou de l'amélioration de la qualité de vie des lyonnais, fait état d'une situation encore difficile pour une part importante de la population. Comme le montre le graphique ci-dessous, 43% des habitants résident dans un cadre de vie intermédiaire marqué par un effort d'entretien moyen (de 4 à 6 passages en moyenne par semaine). Près d'un tiers de la population déplore au sein de leur cadre de vie une déficience de l'effort d'entretien des rues. Globalement, près d'un lyonnais sur trois habite un territoire

qui n'est pas nettoyé tous les jours (moins de 4 passages en moyenne par semaine).



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.5. Les disparités sociales de la propreté des rues

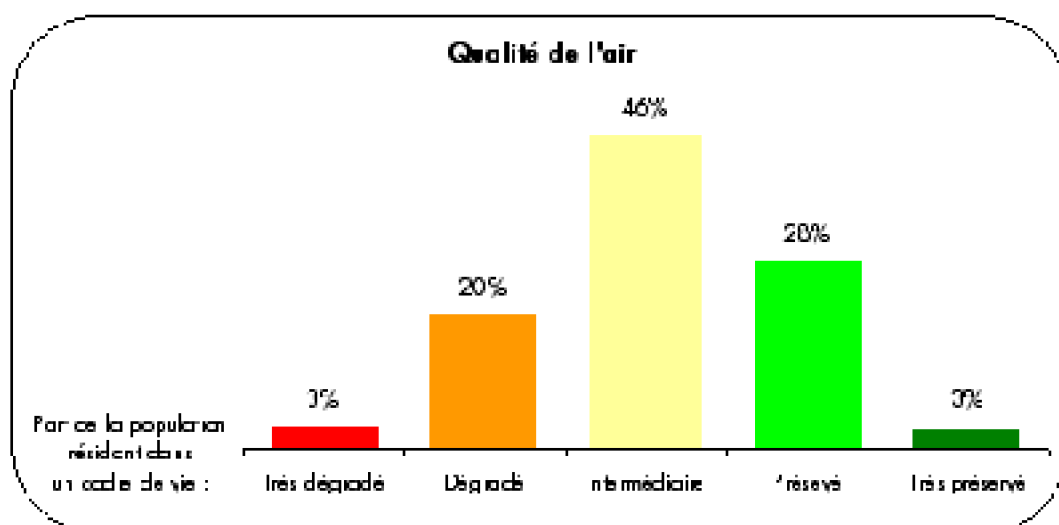
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

L'effort de propreté ne touche par conséquent qu'une part limitée de la population. 12% des habitants bénéficient ainsi d'un cadre de vie préservé, caractérisé par un effort de propreté soutenu (entre 6 et 7 passages en moyenne par semaine) alors que 13% des lyonnais profitent d'une attention toute particulière (plus de 7 passages en moyenne par semaine, soit plus d'un passage de nettoyage par jour). Au total, seul un lyonnais sur quatre bénéficie d'un traitement significatif.

Bien que l'effort de propreté soit naturellement lié au dynamisme et à l'attractivité des cadres de vie, l'importance différenciée des efforts d'entretien pénalise une part considérable de la population. La hiérarchisation des niveaux de propreté permet de prioriser les espaces de vie en fonction de leur densité et de leur rayonnement mais demeure en inadéquation avec la répartition des habitants et la structure sociale de la ville de Lyon.

L'évaluation de la qualité de l'air présente une situation moins discriminante. Près de la moitié des lyonnais réside en effet dans un cadre de vie au sein duquel les dommages liés à la pollution atmosphérique restent intermédiaires. Comme le montre le graphique ci-dessous, 46% de la population bénéficient d'une qualité de l'air propre au milieu urbain. À l'inverse près d'un tiers des habitants évolue dans un cadre de vie plus préservé pour lequel les dégradations de la qualité de l'air demeurent faibles voire négligeables.





© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.6. Disparités sociales de la qualité de vie au regard de la qualité de l'air

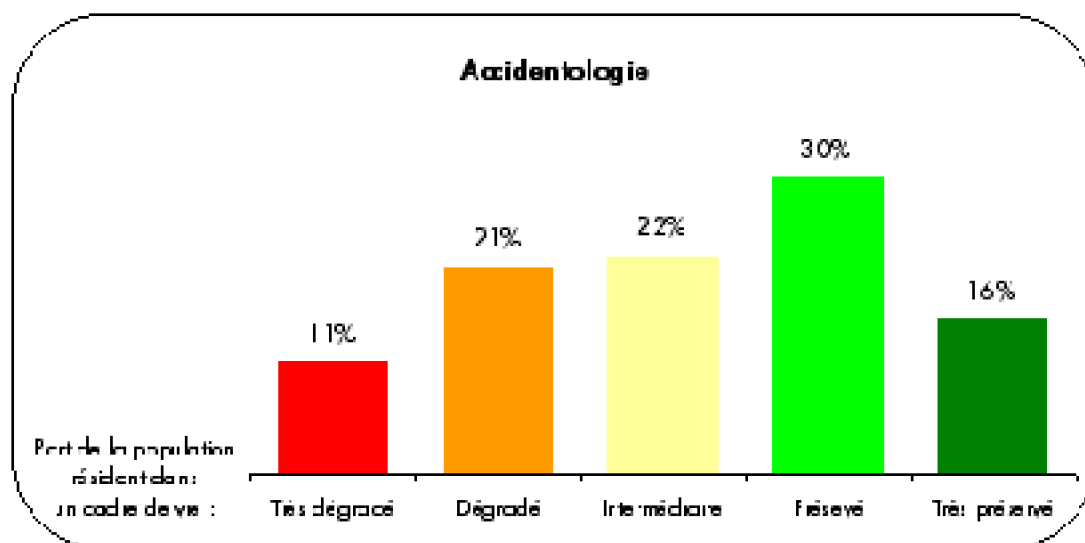
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Il convient néanmoins de préciser que 20% des habitants subissent au quotidien d'importantes détériorations de leur environnement. Par conséquent, pas moins d'un lyonnais sur cinq est soumis à des dégradations non négligeables de la qualité de l'air qu'il respire au cœur de son espace de vie restreint. Les plus touchés par la pollution atmosphérique due à la circulation automobile demeurent cependant fort limités. Seulement, 3% de la population lyonnaise sont ainsi exposés à de très fortes dégradations mettant en cause la qualité de l'air des cadres de vie dans lequel elle réside.

#### 1.4. Accidentologie et environnement sonore : les points forts d'un cadre de vie de qualité pour une majorité de lyonnais

En cherchant à comprendre les répercussions sociales des différents critères de qualité de vie quotidienne, seuls deux éléments semblent participer de manière significative à l'agrément des cadres de vie du plus grand nombre. L'accidentologie et la qualité des environnements sonores constituent ainsi les points forts de la valorisation des espaces de vie lyonnais.

Au regard du nombre d'individus exposés, la répartition des risques inhérents à la circulation automobile témoigne d'une réelle disparité « positive ». Une part significative des lyonnais est ainsi épargnée par les phénomènes accidentogènes. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, 30% des lyonnais évoluent au sein d'un cadre de vie préservé des risques accidentogènes. Les sites routiers qui caractérisent leur espace de vie quotidien connaissent en effet une faible dangerosité. De plus, 16% des habitants sont éloignés du risque d'accident de la route. Le système viaire qui structure leur cadre de vie se caractérise par sa très faible dangerosité. Au total, c'est plus d'un lyonnais sur trois qui réside au sein d'un cadre de vie résidentiel pour lequel le niveau d'exposition au risque de la route reste peu marqué.



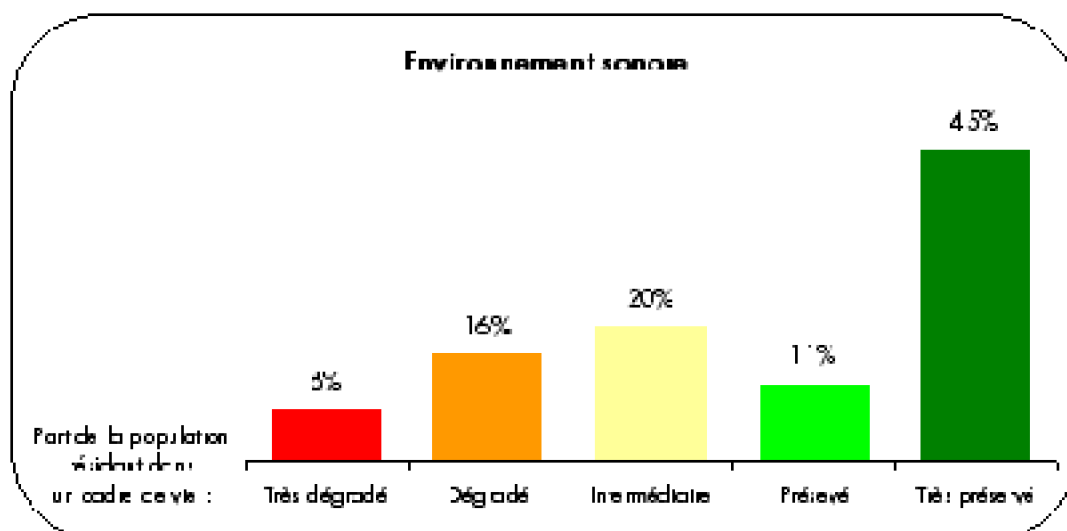
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.7. L'exposition au risque d'accidents de la circulation : le début d'une disparité sociale en faveur de la qualité de vie quotidienne

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Certaines situations sont cependant moins favorables. 22% de la population résident en effet au sein d'un cadre de vie où la dangerosité des infrastructures routières reste intermédiaire. Plus d'un lyonnais sur cinq (soit 21% des habitants) déplore également un cadre de vie dégradé par une forte dangerosité de son réseau viaire de proximité. 11% des lyonnais résident au sein d'un cadre de vie particulièrement exposé au risque d'accidents de la route. Au total, près d'un lyonnais sur trois (ce qui représente pas moins de 32% de la population lyonnaise) habite un cadre de vie potentiellement dangereux au regard des accidents de la circulation qu'il déplore. Cette concentration des phénomènes accidentogènes nuit par conséquent à la qualité de vie quotidienne d'un tiers des habitants. Bien que plus relative, la population affectée par les risques accidentogènes demeure non négligeable. La disparité de l'exposition au risque de la route entraîne ainsi une disparité sociale « positive » en faveur de la qualité de vie du plus grand nombre sans pour autant concerner l'ensemble de la population.

L'analyse de la qualité des environnements sonores de la ville de Lyon témoigne d'une plus grande généralisation du caractère qualitatif des cadres de vie. La qualité des ambiances sonores constitue un point éminemment important pour la qualité de vie. Globalement, plus de la moitié des lyonnais est, dans son cadre résidentiel, épargné par les nuisances sonores liées à la circulation automobile. Comme l'illustre le **graphique V.8.**, 45% des habitants résident ainsi au cœur d'un environnement sonore très préservé auquel s'ajoute 11% de la population bénéficiant d'un cadre de vie préservé des nuisances sonores de circulation. Au total, plus d'un lyonnais sur deux reste éloigné des sources de nuisances sonores et bénéficie à cet égard d'une incontestable qualité de vie.



© BARBARINO SAULNIER Natalia, 2005.

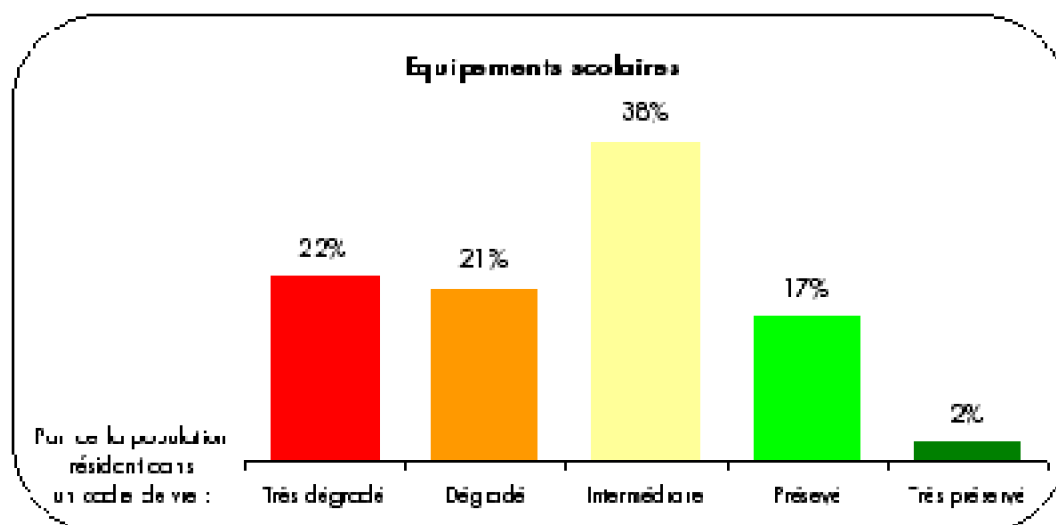
Graphique V.8. La qualité des environnements sonores : un atout pour la majorité des lyonnais

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Compte tenu de son incidence démographique, la qualité des ambiances sonores constitue le véritable point fort des cadres de vie lyonnais. Les niveaux sonores jugés responsables de la dégradation de la qualité de vie ne pénalisent pas le quotidien du plus grand nombre. En effet, 20% des habitants résident au sein d'un environnement sonore intermédiaire correspondant à des ambiances sonores urbaines alors que 16% des lyonnais connaissent un cadre de vie moins favorable. Seul 8% de la population déplorent des conditions de vie particulièrement dégradées par la proximité de sévères nuisances sonores.

### 1.5. Les ressources scolaires : support d'une expertise approfondie des disparités sociales

La répartition des établissements scolaires et la nature des enseignements proposés permettent de constater que la distribution des ressources éducatives engendre de profondes disparités sociales. Comme le montre le graphique ci-dessous, 38% des habitants résident dans un cadre de vie dit « *intermédiaire* » dans la mesure où celui-ci est pourvu de deux établissements avec une continuité d'enseignement. Cependant, il convient de noter que 22% des lyonnais ne bénéficient d'aucun établissement scolaire à proximité de son lieu de résidence ce qui indique par conséquent que plus d'un lyonnais sur cinq déplore un cadre de vie particulièrement dégradé par son manque de disponibilité scolaire. 21% des habitants peuvent prétendre à une situation moins dommageable au regard de la distribution des ressources éducatives. Ils bénéficient d'un accès de proximité à un ou deux équipements mais sans disposer de la continuité de l'enseignement. Leur cadre de vie demeure donc dégradé par un faible niveau d'équipement scolaire.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.9. Les lyonnais inégaux face à la disponibilité des ressources scolaires

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Au total, moins d'un lyonnais sur cinq profite des potentialités d'enseignement de la ville. 17% d'entre eux résident ainsi dans un cadre de vie favorisé par d'importantes disponibilités scolaires puisqu'ils bénéficient de la proximité de trois établissements avec ou sans continuité d'enseignement. Il convient de préciser que seul 2% de la population lyonnaise disposent de grandes potentialités scolaires. Une faible minorité des habitants jouit ainsi d'un cadre de vie conforté par la présence d'au moins quatre établissements donnant accès à un cursus complet d'enseignement. La distribution des ressources éducatives demeure donc une source réelle d'inégalités à la fois spatiales et sociales. Les niveaux différenciés d'équipements scolaires engendrent par conséquent de profonds différentiels de la qualité de vie quotidienne.

La capacité de scolarisation des cadres de vie demeure néanmoins spécifique. Bien qu'il s'agisse d'un critère jugé de manière consensuelle comme étant nécessaire à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne, les établissements scolaires n'en restent pas moins des équipements ciblés. Chaque type d'établissement concerne en effet une population d'enfants d'âges spécifiques. Compte tenu de la particularité du thème abordé, l'analyse des disparités sociales de la qualité de vie, au prisme des ressources éducatives, peut davantage être développée.

Pour ce faire, nous avons étudié la disponibilité de certains établissements scolaires en fonction de l'âge des enfants résidants. Nous avons axé notre analyse sur les réseaux d'établissements les plus denses répondant à une logique forte de proximité. La répartition des écoles maternelles et primaires semble être à cet égard la plus adaptée. La démarche a été menée en fonction de deux niveaux d'expertise.

Le premier se veut global et propose d'apprécier la capacité de l'offre scolaire au regard de la population concernée résidant au sein des aires de recrutement de chacun des établissements. L'enjeu est alors d'estimer la capacité de l'offre scolaire en fonction de la demande potentielle imposée par la carte scolaire. Le second niveau est plus local

et propose l'examen de l'offre scolaire de proximité. Tout en intégrant les contraintes de la délimitation scolaire, cette démarche consiste à comparer le nombre d'enfants résidant au sein d'un périmètre de 300 mètres autour de chacun des établissements ayant l'âge d'être scolarisé dans les différents types de structures scolaires et le nombre total de places proposées par chacun d'entre eux. Il devient possible de caractériser l'adaptabilité de chacune des structures scolaires en fonction du « *bassin scolaire* » de proximité. Il est alors envisageable d'identifier des situations locales de « *sureffectif scolaire* » où la population en âge d'être scolarisée est supérieure aux effectifs proposés par les établissements concernés ou de « *sous-effectif scolaire* » où la population en âge d'être scolarisée est inférieure aux effectifs proposés par les établissements concernés. Pour mener à bien cette expertise, nous avons nécessairement du utiliser des bornes de classes normées reprenant les âges moyens de scolarisation identifiés par l'INSEE de la manière suivante<sup>180</sup> :

- les écoles maternelles concernent les enfants âgés de 3 à 6 ans,
- les écoles primaires concernent les enfants âgés de 7 à 11 ans.

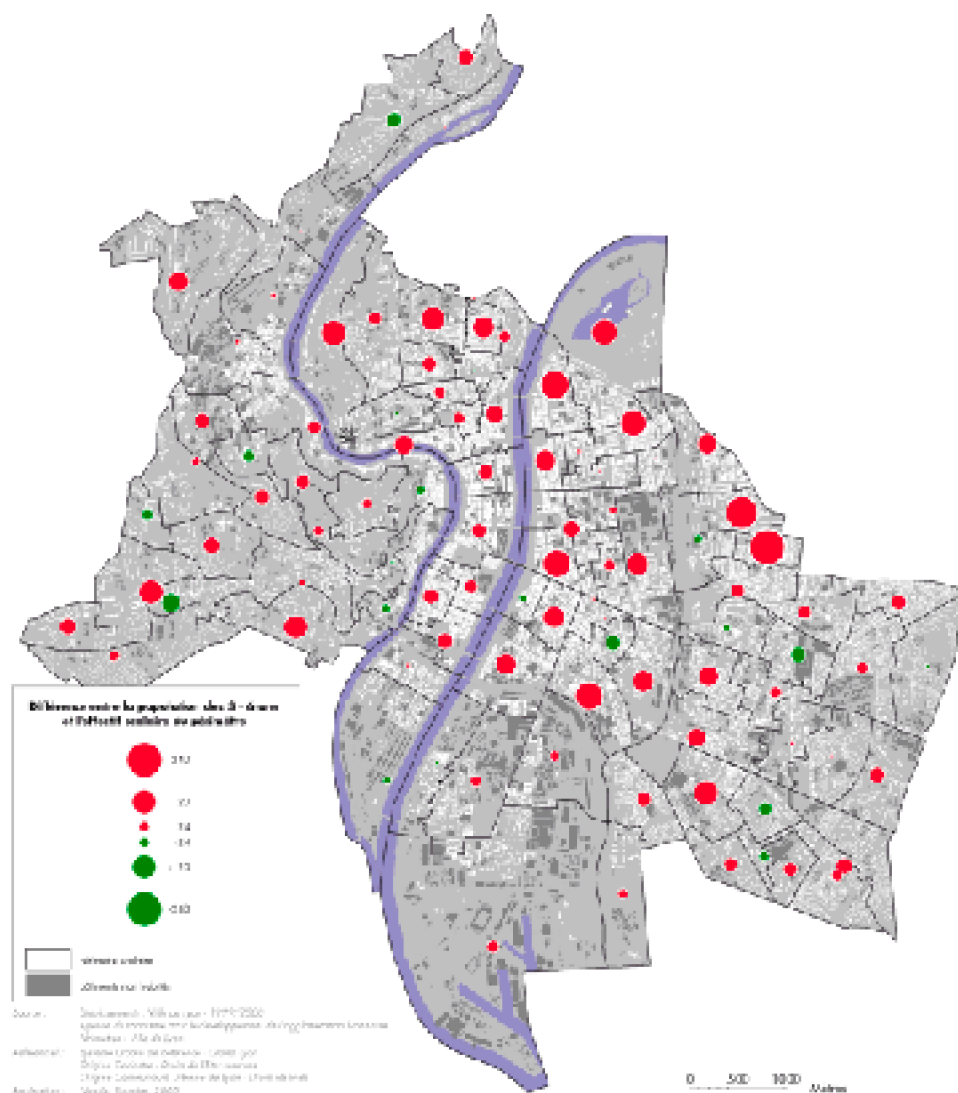
La comparaison entre l'estimation du nombre d'enfants en âge d'être scolarisés au sein d'un secteur scolaire ou de l'unité de voisinage d'un établissement (zone de 300 mètres autour de chaque établissement) et l'effectif des classes les concernant permet d'approfondir l'analyse de la disponibilité scolaire de la ville de Lyon. Cet exercice donne lieu à la réalisation d'un jeu de quatre cartes :

- deux cartes concernent les écoles maternelles publiques, la première compare la population des enfants âgés de 3 à 6 ans de chaque périmètre de la carte scolaire avec le cumul des effectifs scolaires des écoles maternelles du périmètre duquel ils dépendent, la seconde illustre la différence entre la population des 3-6 ans résidant à moins de 300 mètres d'une école maternelle et l'effectif scolaire du dit établissement,
- deux cartes concernent ensuite les écoles primaires publiques, la première compare la population des enfants âgés de 7 à 11 ans de chaque secteur avec l'effectif scolaire du périmètre duquel ils dépendent, la seconde illustre la différence entre la population des 7-11 ans résidant à moins de 300 mètres d'une école primaire et l'effectif scolaire du dit établissement.

Cette représentation affinée de l'information et le croisement entre « *l'offre* » et « *la demande* » permet par conséquent de mettre en lumière des épiphénomènes de « *sureffectif* » représentés par des cercles verts proportionnels ou de « *sous-effectif* » scolaires représentés en rouge. La **carte V.1.** illustrant la disponibilité des écoles maternelles publiques à l'échelle des périmètres scolaires lyonnais fait état d'une véritable pression de la demande. L'adéquation entre l'offre et la demande désigne des situations rarissimes (désignées par des cercles de toute petite taille). Cette cartographie montre une réelle pénurie de l'offre publique. La majorité des périmètres scolaires comptent en effet une population infantile (âgée de 3 à 6 ans) largement supérieure à la capacité d'accueil des établissements scolaires préélémentaires. Les écarts estimés entre la

<sup>180</sup> Recensement de la Population, Exploitation principale, INSEE, 1999.

population résidante et le nombre de places en classes de maternelle restent globalement importants (essentiellement un écart de plus de 100 individus). Bien que ce phénomène de sous-effectif soit particulièrement marqué en hypercentre et en rive gauche, celui-ci n'épargne cependant aucun secteur de la ville. Seuls quelques périmètres semblent être avantagés par la carte scolaire. Réparties essentiellement à l'ouest de la commune (5<sup>ème</sup> arrondissement) et plus éparses à l'est (3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), certaines sectorisations comptent en effet des effectifs scolaires en écoles maternelles publiques supérieurs à la population des 3-6 ans habitant le périmètre. Les sureffectifs demeurent cependant limités et n'impliquent que des différentiels largement inférieurs à 100 individus.



Carte V-1 : disponibilité des écoles maternelles à l'échelle des périmètres scolaires :  
pénurie de l'offre publique

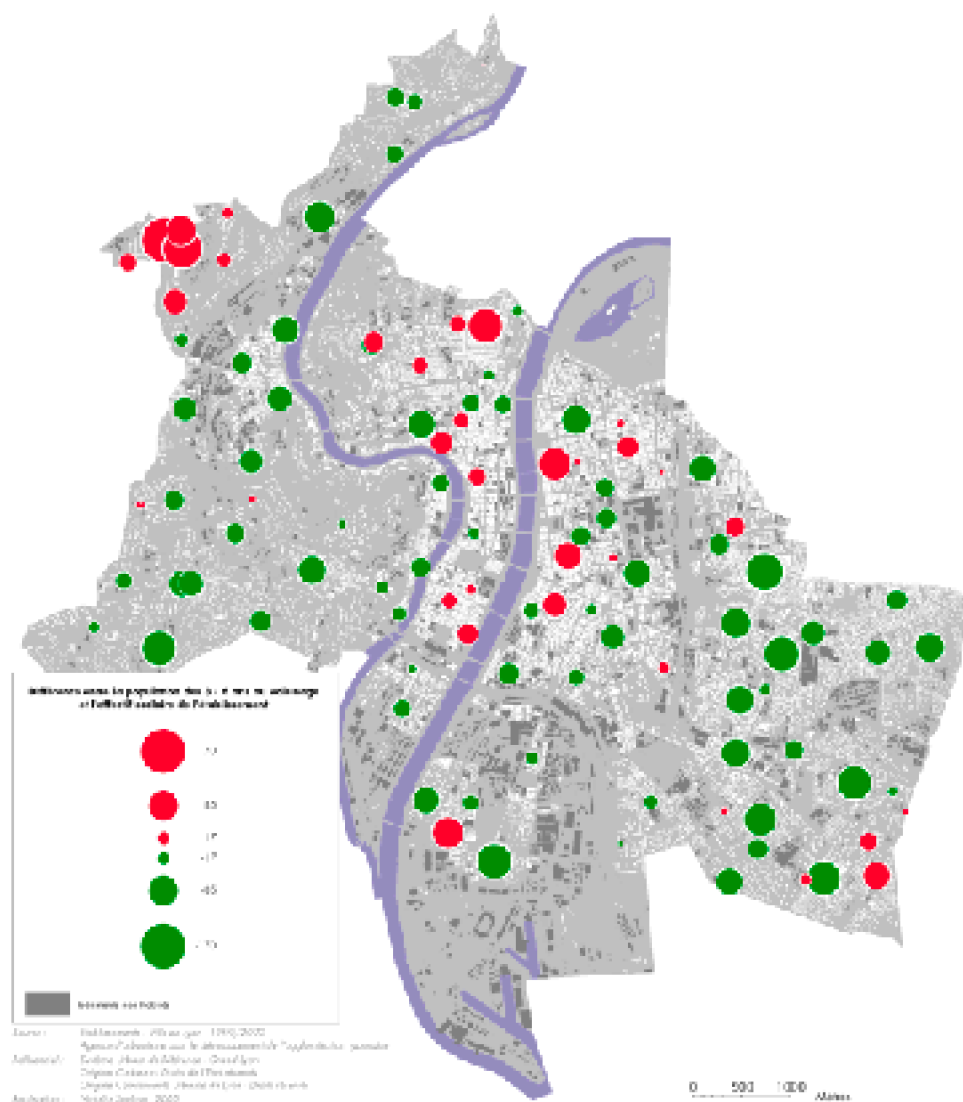
Globalement, cette analyse montre que 30% des enfants résidant à Lyon ne disposent pas d'une place en maternelle. Qu'en est-il alors de ces enfants ? Sont-ils concernés par une scolarisation tardive (la scolarisation n'est en effet obligatoire qu'à

partir de 6 ans) et sont-ils par conséquent pris en charge par d'autres structures d'accueil (garde à domicile, grands-parents, assistante maternelle, ...) ou s'agit-il d'enfants scolarisés en écoles privées ? Tant de questions auxquelles nous n'avons pu trouver de réponse mais qui permettent d'alimenter le débat sur la politique publique d'enseignement et la nécessité, pour chacun, de disposer d'un accès au système scolaire laïque et gratuit. Ce droit à la scolarisation, même préélémentaire constitue ainsi un axe majeur de l'action publique afin que la qualité de vie des Lyonnais soit améliorée. Pour que la scolarisation des tout-petits ne soit pas un problème, l'accès au système scolaire doit être une préoccupation majeure.

La **carte V.2.** fait état d'une problématique différente et illustre l'offre scolaire de proximité. L'analyse est dans ce cas différente puisqu'il s'agit de comparer la population des enfants âgés de 3 à 6 ans résidant à moins de 300 mètres d'une école maternelle et l'effectif global de l'établissement concerné. Cette méthode ne restitue pas la réalité de la situation puisqu'elle se base sur une population restreinte mais permet cependant de mieux apprécier la qualité de l'offre de proximité. Cette cartographie permet donc d'évaluer la capacité des écoles maternelles publiques à satisfaire une demande de proximité. Les cas de « *sureffectif* » (désignés par les cercles verts) sont globalement plus nombreux et caractérisent essentiellement l'ouest et l'est de la commune. Les places disponibles au sein des écoles maternelles sont, dans ce cas, plus importantes que la population concernée vivant à moins de 300 mètres de l'établissement. Cet état de fait, de prime abord avantageux, peut cependant révéler un éloignement géographique réel entre la localisation résidentielle des élèves et le lieu effectif de scolarisation.

À l'inverse, le large secteur de la Presqu'île (de Perrache à la Croix-Rousse) ainsi que celui de la rive gauche du Rhône déplorent des situations de scolarisation moins favorables. Ces territoires sont ainsi marqués par d'importants déficits de proximité. Le nombre d'enfants âgés de 3 à 6 ans habitant dans un rayon de 300 mètres autour de l'établissement est déjà supérieur au nombre de places qu'il propose. Cette tension de la demande de proximité est encore plus saisissante autour des écoles maternelles des quartiers de la Sauvegarde, de la Duchère, du Plateau et de Balmont (9<sup>ème</sup> arrondissement). C'est dans ce secteur que les écarts estimés entre la population infantile et le nombre de places en écoles maternelles sont les plus significatifs.

Ces deux représentations cartographiques permettent ainsi d'éclairer le regard porté sur la ressource scolaire préélémentaire. Qu'il s'agisse du périmètre scolaire ou de l'échelle du voisinage, cette analyse permet d'estimer la disponibilité globalement limitée de l'offre scolaire publique et de localiser les inadaptations les plus significatives.



Carte V-2 : disponibilité des écoles maternelles : des déficits de proximité

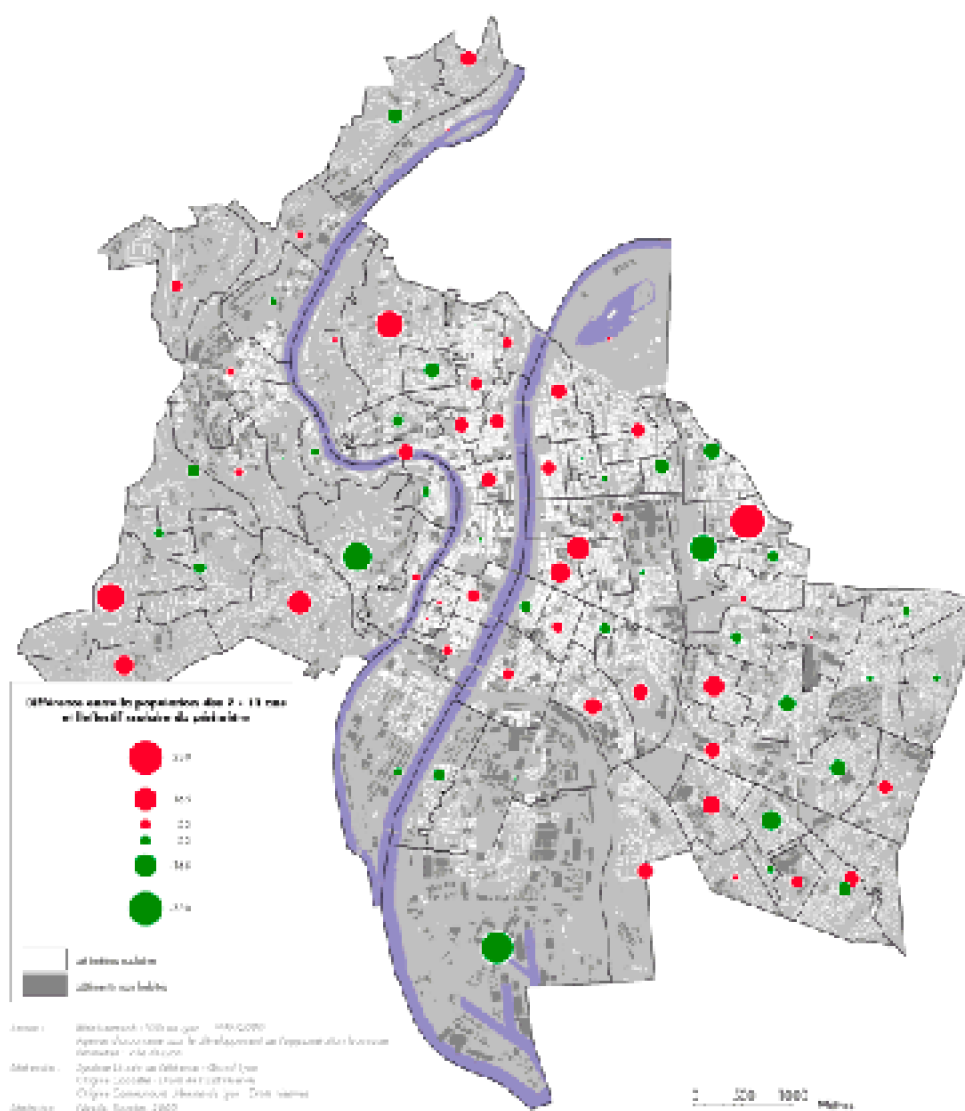
L'analyse concernant la capacité d'accueil des écoles primaires a été menée de manière identique. La **carte V.3.** représente la différence entre la population des enfants âgés de 7 à 11 ans vivant au sein de chaque périmètre scolaire et le cumul des places des différentes écoles primaires publiques présentes sur ce territoire. Les périmètres pour lesquels les enfants résidants sont globalement moins nombreux que les places disponibles, sont désignés par des cercles verts proportionnels aux « *sureffectifs* » alors que les périmètres marqués au contraire par une insuffisance de l'offre sont renseignés par des cercles rouges.

Globalement, cette comparaison montre que 6% des enfants en âge d'être scolarisé ne peuvent trouver une place au sein des écoles primaires publiques lyonnaises. Les proportions du déficit restent donc moins importantes pour les structures élémentaires mais le phénomène touche encore une grande part du territoire. D'une manière générale, cette carte démontre l'inadaptation de l'offre à la demande. Peu de périmètres scolaires offrent un effectif scolaire calé au plus près de la réalité démographique du terrain. Les



secteurs marqués par la surreprésentation de l'offre scolaire restent peu nombreux et caractérisent essentiellement l'ouest (surtout le 5<sup>ème</sup> arrondissement) et l'est de la commune (6<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements). Le reste du territoire et principalement les secteurs de la Presqu'île (de Perrache à la Croix-Rousse) et de la rive gauche du Rhône sont au contraire marqués par une offre sectorielle insuffisante. Cette inadéquation s'étend hors de ces limites pour également atteindre certaines zones de l'ouest et du sud est de la ville.

La **carte V.4.** représente la comparaison entre population résidente et effectif scolaire, cette fois à l'échelle du voisinage de chaque établissement scolaire. Cette échelle de représentation retranscrit une situation nettement plus favorable. À l'exception de l'hypercentre, de la rive gauche proche du Rhône, du secteur de la Sauvegarde et de la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement) et de quelques rares secteurs isolés à l'est de la commune (3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), l'ensemble du territoire lyonnais semble disposer d'une offre scolaire de proximité nettement supérieure à la demande locale. Cependant, l'état des lieux de la disponibilité dressé à l'échelle de la carte scolaire est en profonde contradiction avec la nature des résultats locaux. Cette cartographie, loin de mettre en évidence un « *sous-effectif* » avéré, explique finalement que peu d'enfants concernés par la scolarisation élémentaire résident à moins de 300 mètres de l'établissement de leur secteur. Il convient ainsi de ne pas se tromper d'interprétation. Pour ce faire, les résultats obtenus doivent être lus au travers de la connaissance des disponibilités éducatives issues de la carte scolaire. Certes localement, les enfants âgés de 7 à 11 ans sont sous-représentés par rapport aux places mises à leur disposition en classes primaire mais cet état de fait ne relate pas un « *sous-effectif* » scolaire. Il désigne au contraire l'éloignement incontestable des élèves au lieu de scolarisation.



Carte V-3 : disponibilité des écoles primaires à l'échelle des périmètres scolaires : une offre publique insuffisante



s'agit principalement d'observer la nature et les qualités des territoires tout en mettant en débat leurs implications sociétales. Cette orientation permet alors de discuter à la fois des inégalités spatiales et sociales de la qualité de vie. Il s'agit par conséquent de donner une ampleur sociale et démographique aux différents diagnostics menés. Loin de produire des résultats formels, cette expérimentation permet néanmoins de fournir de nouvelles clefs de lecture et de compréhension des phénomènes directement liés à cette notion de la qualité de vie quotidienne.

Ce développement ne constitue qu'un premier pas dans les approfondissements possibles de notre démarche. Nous avons ensuite voulu donner une dimension à la fois plus fonctionnelle et opérationnelle à cette évaluation de la qualité de vie quotidienne. Pour ce faire, il est nécessaire de reconsidérer les connaissances mobilisées au regard de l'armature fonctionnelle du territoire lyonnais.

## **2. Critères de qualité de vie et configuration fonctionnelle du territoire : essai d'une vision opérationnelle**

---

L'ampleur démographique des phénomènes étudiés permet un enrichissement incontestable. La considération des inégalités sociales vient compléter l'approche des disparités spatiales de la qualité de vie. Suivant cette voie, une amélioration de la démarche peut être trouvée au travers d'un approfondissement opérationnel croisant les caractéristiques des cadres de vie et les données de fonctionnement liées à l'occupation et à l'activité humaine. Nous proposons ainsi de tester cette vision transversale sur deux thèmes que sont la qualité de l'air et l'accidentologie.

### **2.1. Qualité de l'air et structuration urbaine : quelle est la situation des populations et des établissements sensibles de Lyon**

Après avoir estimé la population soumise aux différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote et évalué par conséquent l'exposition de la population résidante, nous avons tenu à développer notre approche de la qualité de l'air par une analyse à la fois plus discriminante et plus morphologique. Pour cela, nous nous sommes, dans un premier temps, intéressés uniquement à la localisation résidentielle de la population dite « *sensible* » au regard de la pollution atmosphérique. Puis, nous avons entrepris une démarche situationnelle en lien avec l'armature urbaine. Pour ce faire, nous avons considéré la localisation et les effectifs des établissements sensibles en fonction de leur exposition à la pollution de l'air. Ces deux angles d'approche mettent à disposition des clefs de lecture nouvelles et participent à l'optimisation de l'observation urbaine.

#### **2.1.1. Exposition des populations sensibles à la pollution de l'air : un bilan préoccupant**

L'enjeu est dans un premier temps de considérer l'exposition des populations sensibles à la pollution atmosphérique. Ce développement a pour ambition d'intégrer la dimension sanitaire au diagnostic urbain et d'estimer l'ampleur des effets de la pollution atmosphérique sur les populations les plus vulnérables. Pour ce faire, il s'agit d'analyser

la localisation résidentielle des populations fragiles au regard des disparités spatiales des concentrations en polluant. Pour mener à bien cet exercice, il est tout d'abord nécessaire de fixer les seuils de concentration en polluant les plus significatifs pour la santé des individus puis d'identifier les populations dont l'exposition a le plus d'incidence en terme d'impact sanitaire.

Pour commencer, nous avons tenu à établir des seuils de concentration significatifs pour lesquels l'impact sanitaire et la nocivité sont avérés. Nous nous sommes ainsi reportés aux niveaux de concentrations réglementaires <sup>181</sup> **qui établissent le « niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement »**. Pour le polluant qui nous intéresse, à savoir le dioxyde d'azote, cette valeur est fixée à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2002 et à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2010. La loi établie également un objectif de qualité à atteindre dans une période donnée. Toujours pour le dioxyde d'azote, cet objectif de qualité est fixé à une concentration de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle pour 2010. Ces deux valeurs semblent donc fournir de bons traceurs pour l'évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique.

Pour l'identification des populations sensibles, nous nous sommes référés à la littérature spécialisée <sup>182 183</sup>. En lien avec la Cellule Interrégionale d'Epidémiologie de Rhône-Alpes (Cire) de la DRASS <sup>184</sup> (Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales), nous avons distingué deux types de population particulièrement vulnérables aux risques de la pollution atmosphérique, à savoir :

- la « *population pédiatrique* » qui concerne les enfants de 0 à 15 ans,
- la « *population gériatrique* » qui touche les personnes âgées de plus de 65 ans.

Nous avons ensuite cherché à localiser l'ensemble de cette population sensible (les moins de 15 ans et les plus de 65 ans) résidant au sein des bâtiments habités de la ville de Lyon au regard des différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote. La **carte V.5.** présentée ci-après, permet de repérer les lieux de résidence abritant les individus les plus vulnérables en fonction de leurs niveaux d'exposition à la pollution atmosphérique. Pour ce faire, l'ensemble des bâtiments habités de la ville de Lyon est réparti en trois classes de concentration en dioxyde d'azote :

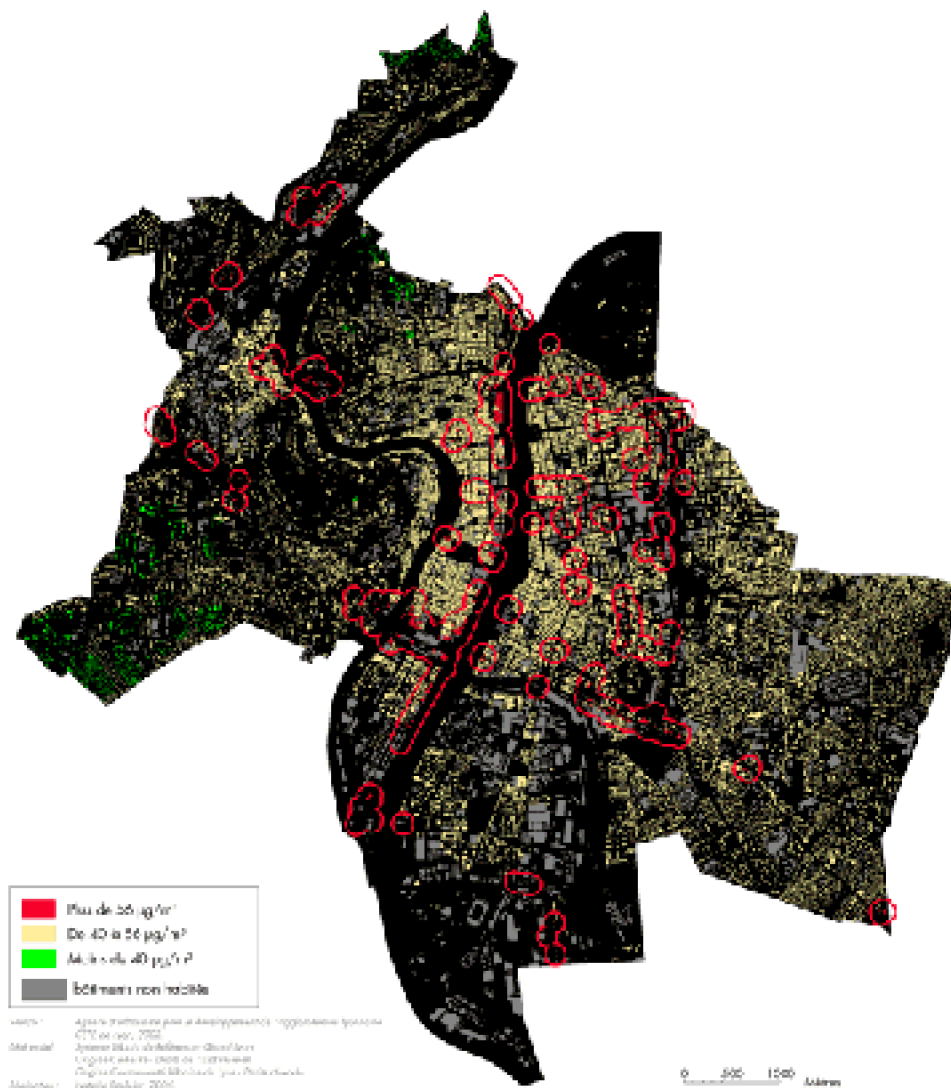
<sup>181</sup> Décret 2002-213 du 15 février 2002 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

<sup>182</sup> Institut de Veille Sanitaire – Département Santé Environnement, 2002, Programme de surveillance Air et Santé. 9 villes. Paris, Ministère de l'écologie et du développement durable, Maulde & Renou, 181 pages.

<sup>183</sup> Institut de Veille Sanitaire – Département Santé Environnement, 2003, Evaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans 26 villes européennes. Paris, Maulde & Renou, 143 pages.

<sup>184</sup> À cet égard, nous tenons à remercier le Docteur Jean-François JUSOT pour son aimable contribution.

- une concentration en dioxyde d'azote de plus de  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  correspondant au niveau maximal de concentration au-delà duquel les effets sur la santé humaine sont jugés nocifs,
- une concentration comprise entre 40 et  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  correspondant à des niveaux de polluants intermédiaires situés entre le niveau maximum et l'objectif de qualité,
- une concentration de moins de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  correspondant à la norme de qualité qui doit être atteinte afin de réduire les dommages de la pollution atmosphérique sur la santé.



Carte V-5 : exposition des populations sensibles à la pollution de l'air

Cette répartition montre que l'essentiel du territoire habité par les populations sensibles est exposé à une dégradation intermédiaire. Au total, 95,3% de la population pédiatrique et 95,7% de la population gériatrique évoluent ainsi quotidiennement au sein d'un environnement où la concentration en dioxyde d'azote oscille entre 40 et  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

La grande majorité, pour ne pas dire la quasi-totalité, de la population sensible réside

donc au dessus du seuil de qualité, devant en 2010, garantir à tout à chacun une qualité de l'air non préjudiciable pour la santé. Les situations extrêmes restent donc marginales.

Seulement 3,7% de la population pédiatrique et 3,2% de la population gériatrique peuvent se prévaloir d'une concentration en dioxyde d'azote inférieure à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Les populations sensibles bénéficiant d'un environnement préservé résident principalement à l'ouest de la commune. Une large part du 5<sup>ème</sup> arrondissement, le nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement ainsi que quelques secteurs éparses du 4<sup>ème</sup> arrondissement correspondent aux cadres de vie les plus épargnés par la pollution atmosphérique. Ces secteurs offrent par conséquent des conditions de vie peu nocives pour la santé des personnes les plus fragiles et vulnérables aux effets de la pollution.

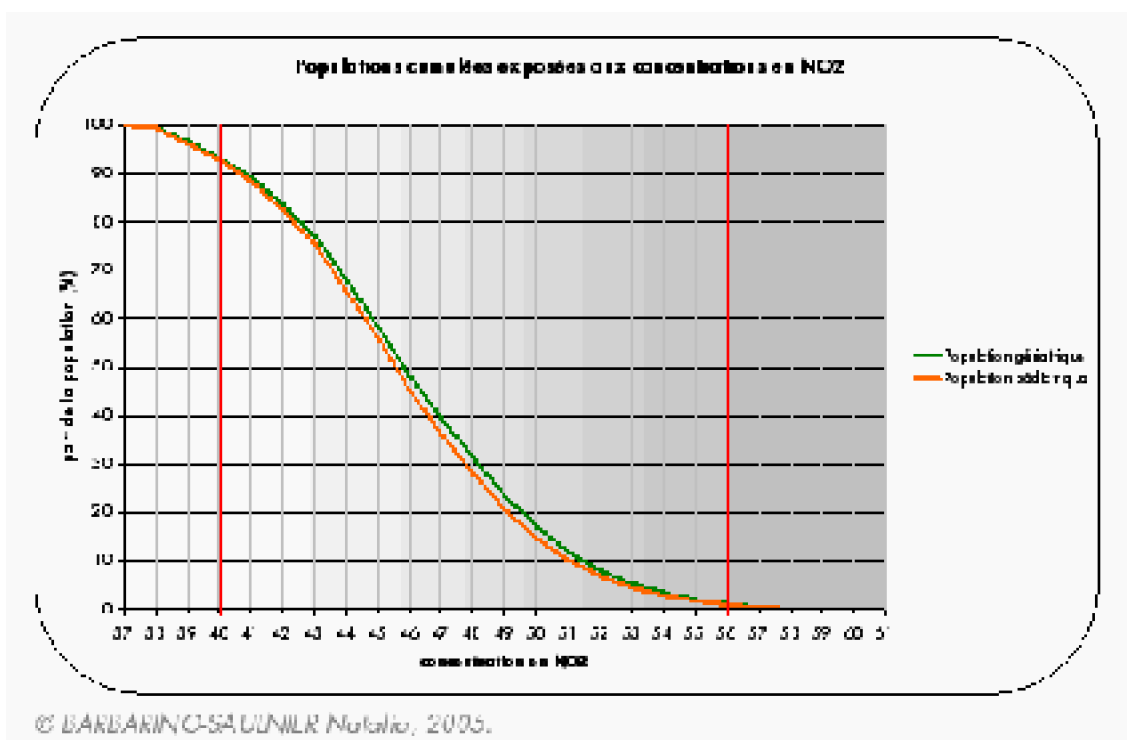
Au contraire, une part réduite de la population sensible (1% de la population pédiatrique et 1,1% de la population gériatrique) déplore un environnement résidentiel particulièrement dégradé (concentration en dioxyde d'azote supérieure à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Les bâtiments occupés par des populations sensibles tout en étant exposés à une concentration en polluant préjudiciable sont spatialement très éparses. Il s'agit de bâtiments essentiellement situés en hypercentre et en rive gauche du Rhône. Compte tenu du caractère souvent isolé des entités incriminées, nous avons jugé opportun de préciser leur localisation à l'aide d'une délimitation rouge tracée autour de chacun des bâtiments. Ce marquage spatial permet d'identifier des micros secteurs où les populations les plus vulnérables sont quotidiennement soumises à de dangereuses concentrations en polluant.

Au regard de cette représentation cartographique, l'objectif de qualité concernant les concentrations en dioxyde d'azote visant à prévenir et limiter les effets de la pollution sur la santé et devant être atteint en 2010 semble difficilement réalisable. Bien qu'au total une fraction limitée de la population sensible soit gravement exposée aux méfaits de la pollution atmosphérique, la très grande majorité évolue au-dessus de la norme qui a été fixée pour réduire l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique. La santé des plus jeunes et des plus âgés ne semble donc pas être actuellement garantie. L'évolution favorable de ce bilan qui reste préoccupant apparaît considérablement compromise.

Afin d'entrer davantage dans le détail, nous avons cherché à estimer la distribution précise des populations sensibles en fonction des différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote. Pour ce faire, nous avons établi deux graphiques :

- le premier représente la répartition de chacune des deux populations sensibles au regard de chacun des niveaux de concentration en dioxyde d'azote,
- le second positionne les effectifs cumulés de la population pédiatrique et gériatrique en fonction des niveaux de concentration en polluant.

Cette spatialisation fine de l'information permet par conséquent de connaître la distribution statistique des individus et de mieux apprécier l'ampleur du phénomène.

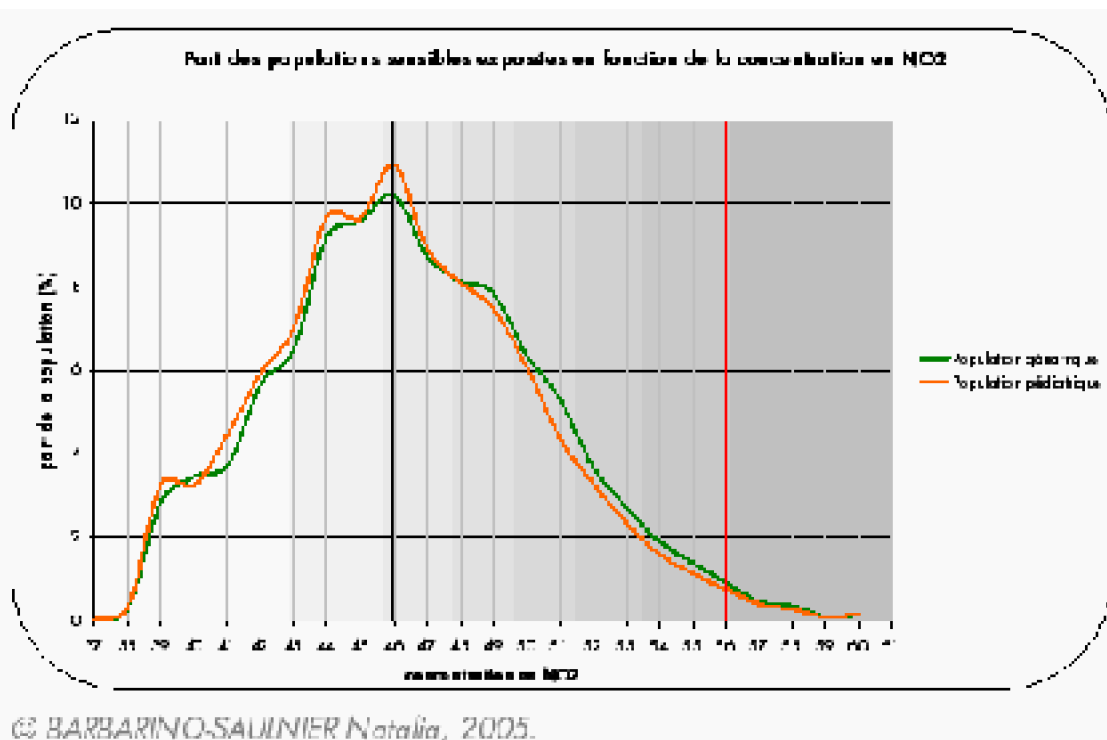


Graphique V.10. Exposition des populations sensibles au dioxyde d'azote

Le graphique ci-dessus montre tout d'abord la similarité de la distribution statistique des deux populations. L'exposition résidentielle des populations pédiatrique et gériatrique reste donc globalement comparable. Moins de 4% des deux populations bénéficient d'une exposition au dioxyde d'azote de 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , puis la part des individus concernés augmente linéairement pour attendre un pic d'exposition à 46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Une légère surexposition infantile est dans ce cas perceptible (10,2% des plus de 65 ans sont exposés contre près de 11% de la population pédiatrique). La part des populations exposées diminue ensuite de manière régulière : près de 8% des populations sensibles déplorent une concentration de 48  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , plus de 6% se trouvent à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , plus de 3% connaissent une concentration de 52  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , près de 2% des individus sensibles sont exposés à une concentration en dioxyde d'azote de 54  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , alors qu'ils sont moins de 1% à atteindre le seuil de 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Le **graphique V.11.** reprend ces résultats sous forme d'effectifs cumulés. Cette représentation de l'information permet par conséquent une vision globale du phénomène d'exposition au polluant.





Graphique V.11. Effectifs cumulés des populations sensibles exposées au dioxyde d'azote

Comme le montre ce graphique, plus de 93% des populations sensibles sont exposées à une concentration en dioxyde d'azote de plus de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Plus de 82% des moins de 15 ans et des plus de 65 ans sont ainsi soumis à une exposition supérieure à  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , alors que près de la moitié de la population pédiatrique et gériatrique est affectée par une concentration supérieure à  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Près de 30% de la population sensible vit au-delà d'une concentration de  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , plus de 10% d'entre elle évolue dans un milieu où la concentration en dioxyde d'azote excède les  $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , près de 5% de la population sensible connaît une exposition supérieure à  $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , alors que moins d'1% d'entre elle est exposée à une concentration supérieure à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Cette approche permet par conséquent de bâtir une analyse discriminante axée sur les populations les plus vulnérables. Sans entrer dans le domaine des effets directs sur la santé des individus en termes pathologiques ou épidémiologiques qui est bien au-delà de notre champ de compétence, cette expérimentation permet d'estimer le risque encouru par la population la plus fragile et de mesurer l'ampleur des améliorations nécessaires pour protéger les lyonnais des méfaits de la pollution atmosphérique.

Le lieu de résidence n'étant pas l'unique secteur d'exposition à la pollution atmosphérique, nous avons ensuite cherché à élargir notre angle d'approche en orientant notre analyse sur les établissements qui accueillent en leur sein du public.

### 2.1.2. Exposition des établissements sensibles lyonnais à la pollution atmosphérique

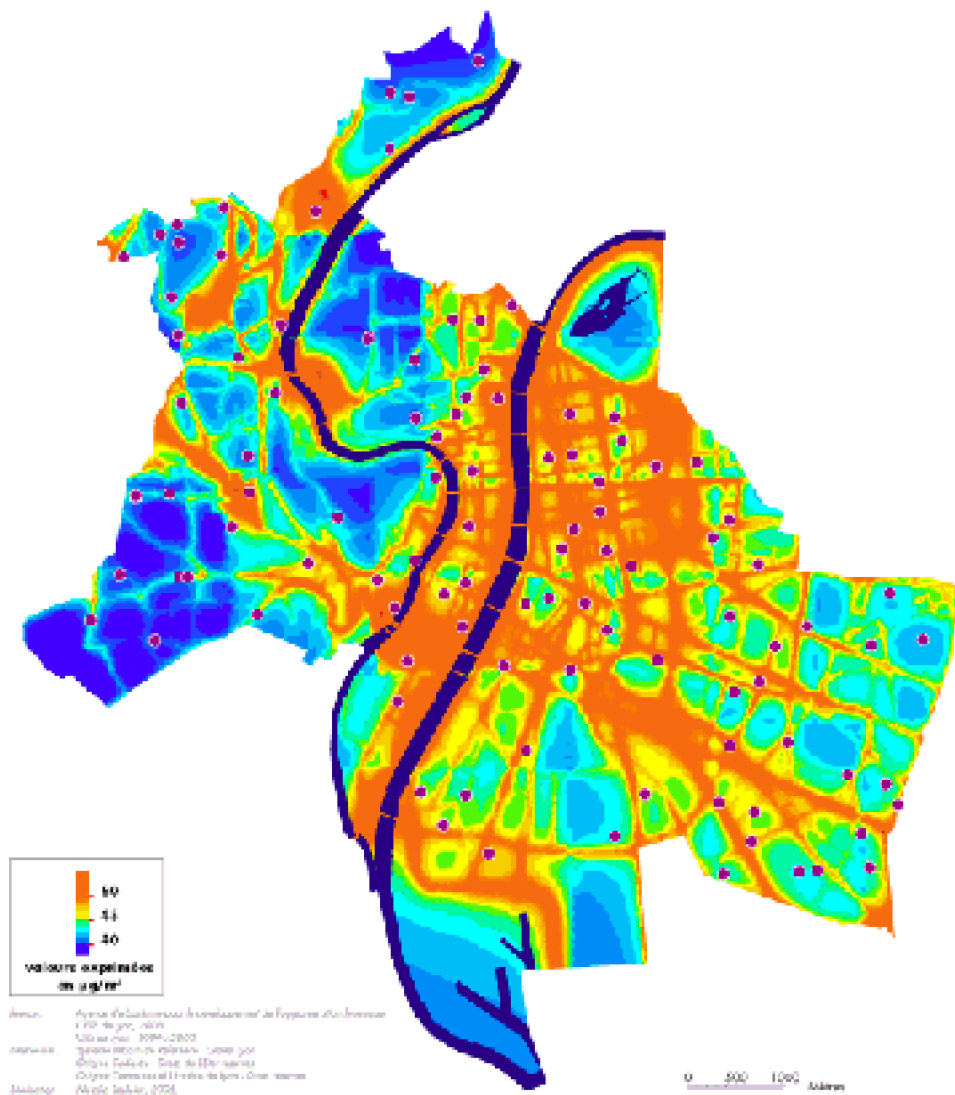
Pour mener à bien cette démarche, nous avons tout d'abord sélectionné des établissements publics ou privés destinés à recevoir des populations soient sensibles,

soient fragilisées. Pour cela nous avons choisi de porter un regard spécifique sur les crèches et haltes-garderies, les écoles maternelles, les écoles primaires, les hôpitaux et cliniques ainsi que sur les maisons de retraite. L'ensemble de ces structures a été précisément localisé au coeur de l'armature urbaine sur laquelle figure le jeu d'isolignes représentant les différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote. Cette double localisation permet par conséquent d'identifier les niveaux de concentration en polluant auquel sont exposés ces établissements. Pour illustrer au mieux cette expérimentation, cinq cartographies ont été réalisées.

La **carte V.6.** localise l'ensemble des équipements liés à la petite enfance. La répartition de l'ensemble des crèches et haltes-garderies (établissements collectifs municipaux, associatifs ou mixtes) au regard des valeurs estimées de la pollution atmosphérique permet d'apprécier la qualité de l'implantation des équipements accueillant les tout-petits. Comme l'illustre cette représentation cartographique, sur les 130 établissements que compte la ville de Lyon, une large majorité reste en deçà d'une concentration en dioxyde d'azote de  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . En effet, 33% des crèches et haltes-garderies sont implantées sur des territoires où la concentration en dioxyde d'azote est comprise entre 40 et  $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que près de la moitié des établissements (48%) se trouvent déjà exposée à une concentration en polluant de 45 à  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Il convient de signaler qu'aucune structure d'accueil des tout-petits ne bénéficie d'un environnement préservé des méfaits de la pollution atmosphérique car nulle n'est exposée à une concentration inférieure à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . L'objectif de qualité en termes de préservation des effets nocifs de la pollution sur la santé des petits lyonnais semble encore hors d'atteinte. Ce constat est d'autant plus vrai que de nombreuses crèches et haltes-garderies sont localisées sur des axes importants de circulation automobile où la pollution atmosphérique atteint par conséquent des niveaux préoccupants. Il est ainsi regrettable de constater que 17% des structures d'accueil se localisent sur des territoires exposés à une concentration en polluant comprise entre 50 et  $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que 3% d'entre elles sont quotidiennement soumises à une concentration supérieure à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



supérieurs de pollution ne concernent par conséquent qu'une part limitée des structures scolaires et touchent essentiellement les secteurs de l'hypercentre, de la rive gauche du Rhône ainsi que les centres plus secondaires comme ceux de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement) ou les zones bordant les grands axes de circulation automobile comme le cours Albert Thomas (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), l'avenue Jean Mermoz et le boulevard des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement). Il convient néanmoins de noter que 9% des écoles maternelles sont exposées à une concentration de 50 à 55  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que 5% des écoles subissent une exposition de plus de 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

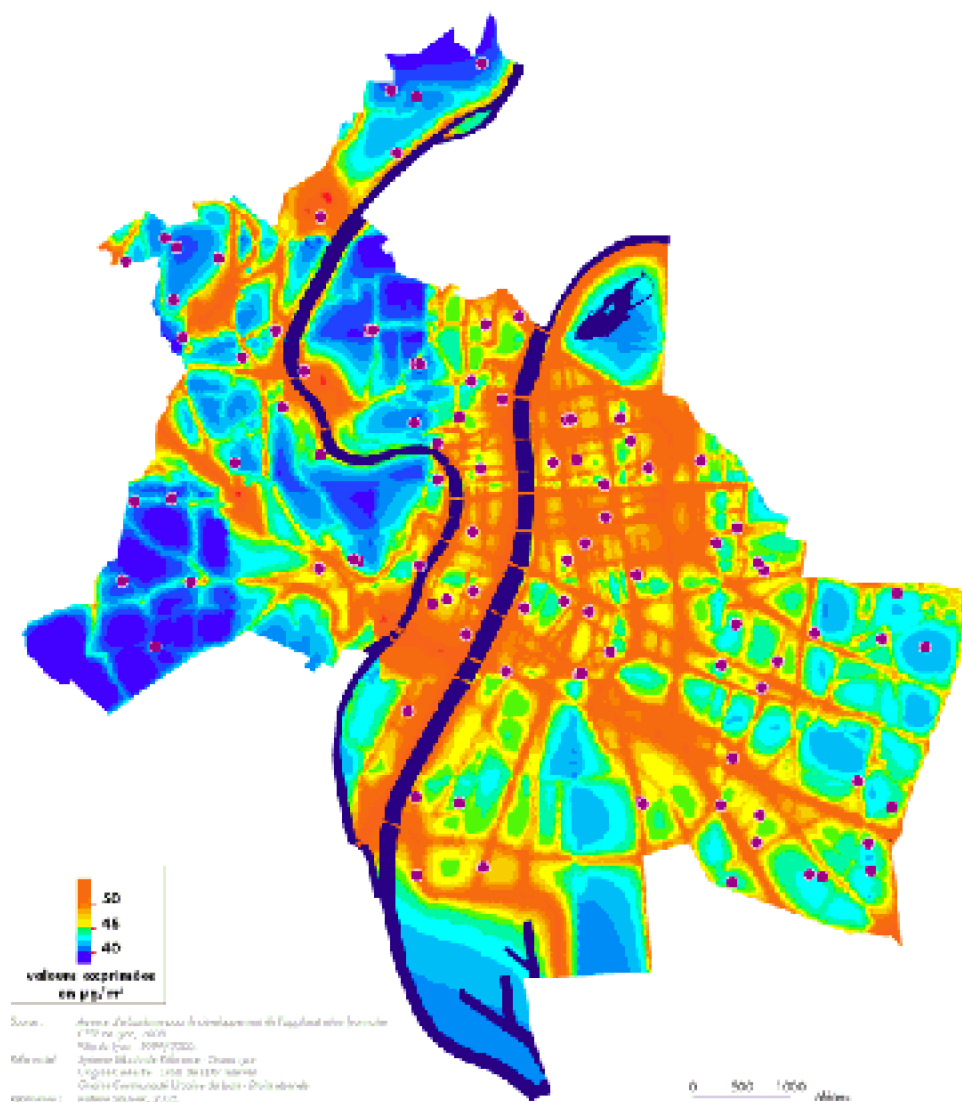


Carte V-7 : écoles maternelles face à la pollution atmosphérique

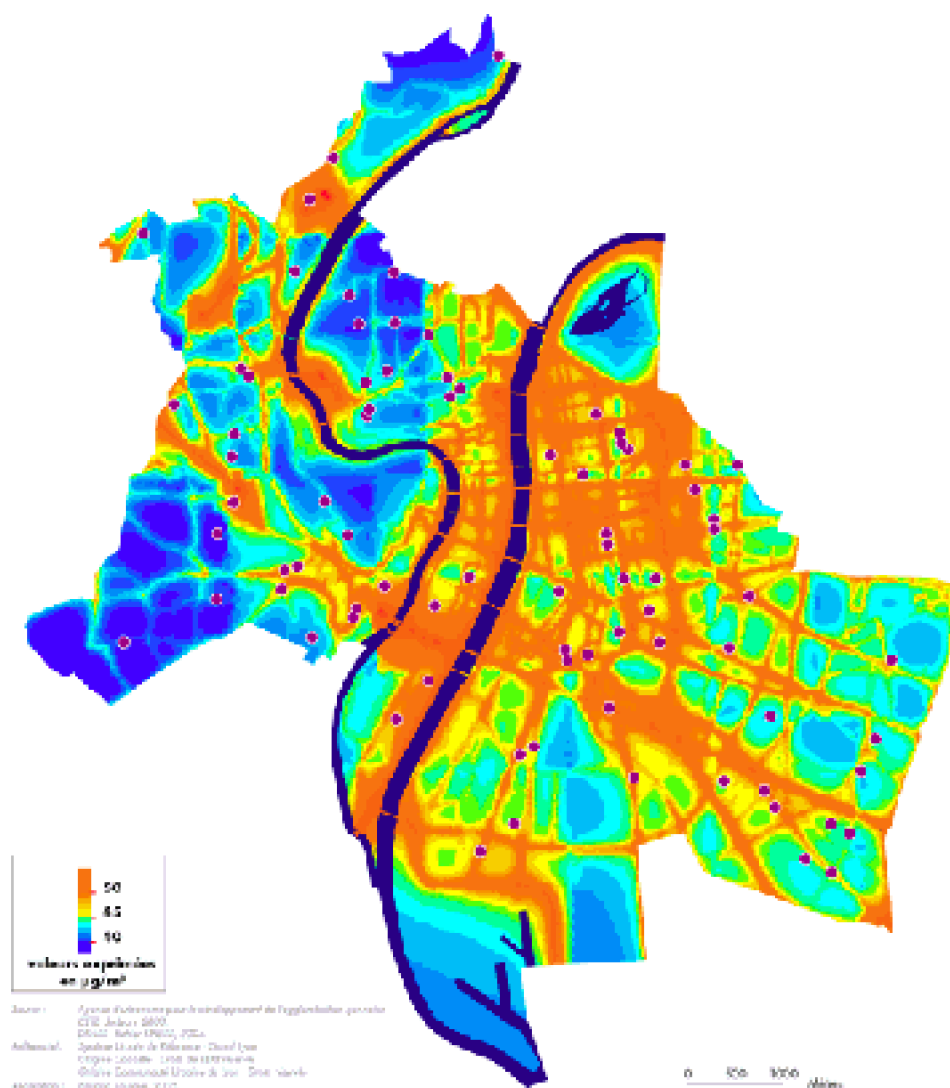
La **carte V.8.** qui fait suite, reprend la démarche pour l'ensemble des écoles primaires. Cette analyse présente une situation comparable à la précédente en termes d'exposition et de localisation géographique. Tout d'abord, aucun établissement ne bénéficie d'une exposition inférieure à 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . La majorité des écoles primaires se situe en deçà d'une concentration en dioxyde d'azote de 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . En effet, 34% des

établissements sont implantés sur des territoires où la concentration en dioxyde d'azote est comprise entre 40 et 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ces secteurs concernent principalement le nord du 9<sup>ème</sup> arrondissement, la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), l'ouest de la commune (5<sup>ème</sup> arrondissement), l'ouest des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements, ainsi que des secteurs plus éparses à l'est de la commune (3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements). Près de la moitié des écoles primaires (48%) est ensuite exposée à une concentration en polluant de 45 à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Les établissements les plus touchés sont principalement localisés au centre de la ville, en rive gauche ainsi qu'au coeur des centres secondaires ou le long des axes de circulation structurant le reste de la ville. 15% des structures scolaires sont ainsi exposées à une concentration comprise entre 50 et 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que 3% d'entre elles sont soumises à une concentration supérieure à 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ces deux cartes montrent par conséquent que l'exposition aux polluants des jeunes enfants au sein même des structures scolaires fréquentées quotidiennement ne semble pas les préserver des effets nocifs de la pollution atmosphérique. La prise en compte de l'impact sanitaire de la pollution au voisinage des écoles soulève donc d'inquiétantes questions.

Après l'étude des établissements voués à l'accueil des plus jeunes, notre approche se propose de considérer les structures d'accueil des personnes âgées. La **carte V.9.** s'attache ainsi à la localisation des maisons de retraite au regard des valeurs estimées de concentration en dioxyde d'azote. La répartition de ces établissements suit les grandes tendances précédemment décrites. Cependant, quelques différences sont à signaler. Tout d'abord, sur l'ensemble des 82 maisons de retraite que compte la ville de Lyon, un établissement bénéficie d'une exposition inférieure à 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . 32% de ces structures spécialisées sont ensuite soumises à une concentration en dioxyde d'azote comprise entre 40 et 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Les établissements profitant d'une localisation favorable sont essentiellement situés à l'ouest de la commune (9<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> arrondissements) alors que l'est est plus marginalement concerné. Pour 44% des maisons de retraite lyonnaise, l'exposition au polluant s'échelonne de 45 à 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Près d'un cinquième de ces lieux de séjour (soit 19% des établissements) subit des concentrations de 50 à 55  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que 4% d'entre eux sont exposés à des niveaux de concentration jugés préjudiciables pour la santé (soit supérieurs à 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).



Carte V-8 : écoles primaires face à la pollution atmosphérique

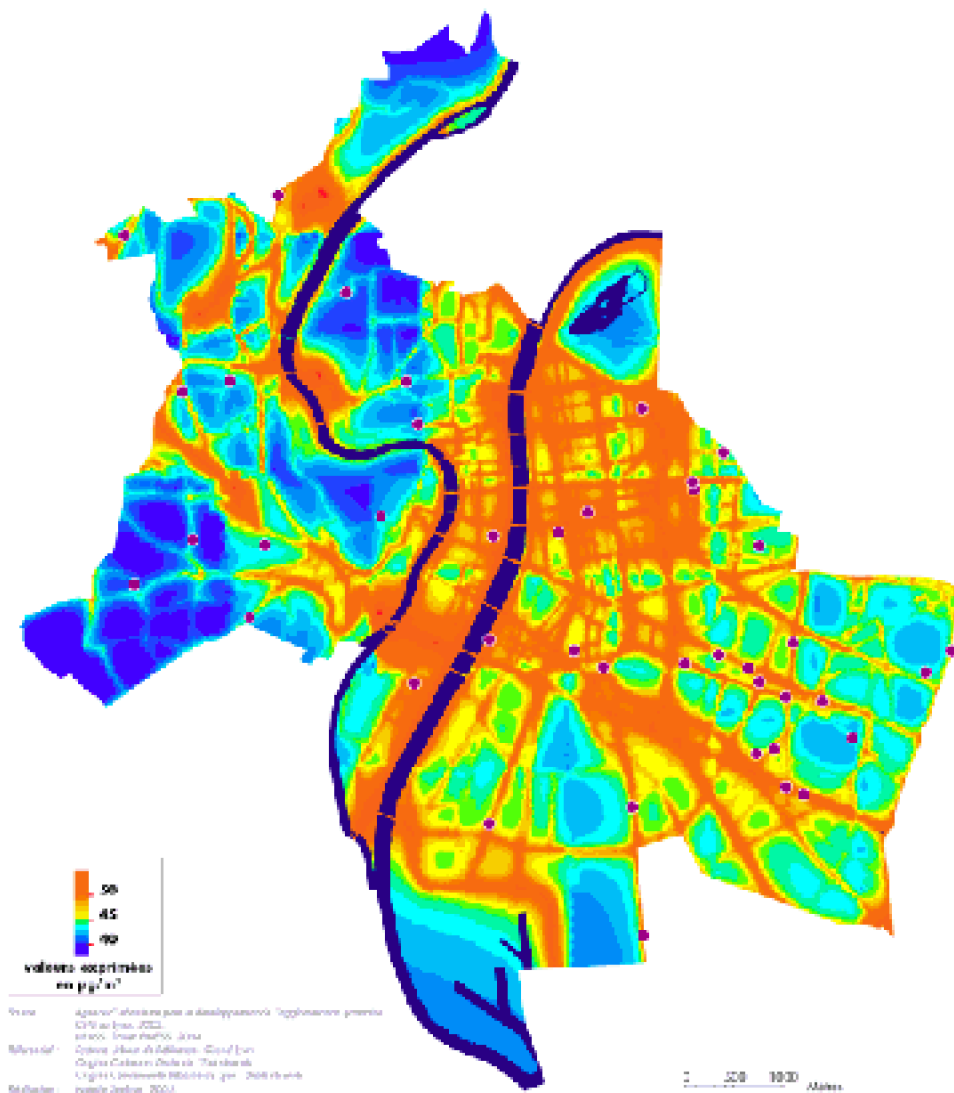


*Carte V-9 : maisons de retraite face à la pollution atmosphérique*

Au regard de ce jeu de quatre cartes décrivant l'exposition des structures d'accueil vouées à la prise en charge des populations les plus vulnérables, l'inquiétude s'impose comme une évidence. Comment ne pas craindre pour la santé des individus les plus fragiles à la vue de tels constats. La localisation des crèches et haltes-garderies, des écoles maternelles et primaires, des maisons de retraite est loin d'être favorable à la réduction des effets dommageables de la pollution atmosphérique sur la santé des populations sensibles.

Pour parfaire notre approche, nous avons tenu à compléter cette analyse de l'impact sanitaire de la localisation des établissements destinés à l'accueil des populations sensibles par celle des établissements abritant des personnes fragilisées ou souffrantes. Pour cela, nous avons réitéré l'exercice en considérant cette fois la localisation des hôpitaux et cliniques de la ville de Lyon. La répartition de l'exposition à la pollution atmosphérique est dans ce cas plus équilibrée. En effet, comme le montre la **carte V.10.**, aucun établissement de santé n'est situé dans un secteur où la concentration en dioxyde

d'azote est inférieure à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  mais à l'inverse aucun d'entre eux ne déplore une concentration de plus de  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Il convient néanmoins de noter que 28% des hôpitaux et cliniques sont alors exposés à une concentration de  $40$  à  $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Cependant, l'essentiel des équipements de santé se trouve à proximité des grandes voies de circulation automobile ce qui engendre une exposition à des niveaux élevés de concentration en polluant. Il est par conséquent important de préciser que 37% des hôpitaux et cliniques déplorent une concentration de  $45$  à  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  alors que 35% d'entre eux sont soumis à des concentrations comprises entre  $50$  à  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Carte IV-10 : hôpitaux et cliniques face à la pollution atmosphérique

L'ampleur de la pollution est telle qu'elle n'épargne aucun établissement. Qu'il s'agisse de jeunes enfants, de personnes âgées ou de patients, la majorité de cette population vulnérable et sensible est donc en droit de craindre pour sa santé. L'impact sanitaire de la pollution atmosphérique doit ainsi être envisagé de manière globale par le biais de la localisation résidentielle mais aussi au travers de la préservation de la santé des populations sensibles au sein des établissements devant inévitablement les accueillir.



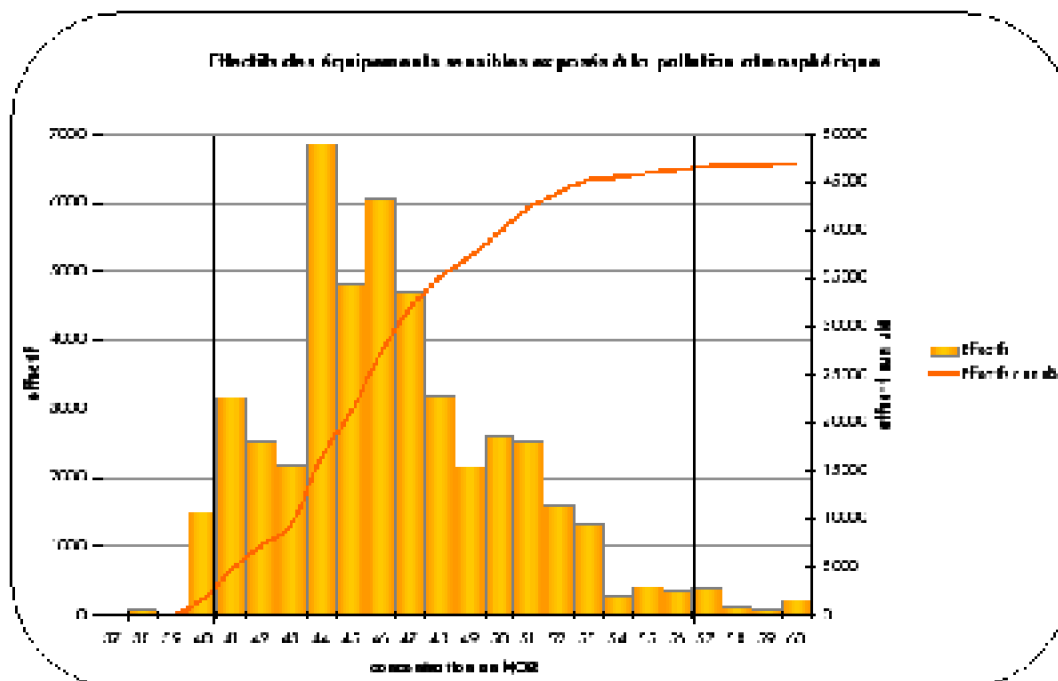
Pour preuve, le **tableau V.1.** présente la synthèse de l'exposition estimée des différents établissements étudiés.

**Tableau V.1. Synthèse de l'exposition des établissements sensibles au dioxyde d'azote**

Concentration en dioxyde d'azote	Moins de 40 µg/m <sup>3</sup>	De 40 à 45 µg/m <sup>3</sup>	De 45 à 50 µg/m <sup>3</sup>	De 50 à 56 µg/m <sup>3</sup>	Plus de 56 µg/m <sup>3</sup>
Crèches et haltes-garderies	0%	33%	48%	17%	2%
Ecoles maternelles	0%	38%	48%	9%	5%
Ecoles primaires	0%	34%	48%	15%	3%
Maisons de retraite	1%	32%	44%	19%	4%
Hôpitaux et cliniques	0%	28%	37%	35%	0%

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Cette expérimentation prend d'autant plus de sens lorsque l'approche par la localisation se substitue à l'estimation des effectifs exposés. En effet, chaque établissement précédemment évoqué est décrit par sa capacité d'accueil (nombre de places, d'élèves, de lits, ...). Cette information nous a ainsi permis de mesurer l'ampleur démographique de l'exposition à la pollution engendrée par la localisation des différents équipements sensibles. Le graphique présenté ci-après cumule par conséquent les effectifs recensés au sein de l'ensemble des établissements sensibles (crèches et haltes-garderies, écoles maternelles et primaires, maisons de retraites, hôpitaux et cliniques) en fonction des différents niveaux de concentration en dioxyde d'azote imposés par leur localisation géographique. Cette répartition s'effectue en fonction des effectifs (histogramme) puis les résultats sont présentés sous forme d'effectifs cumulés (courbe).



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

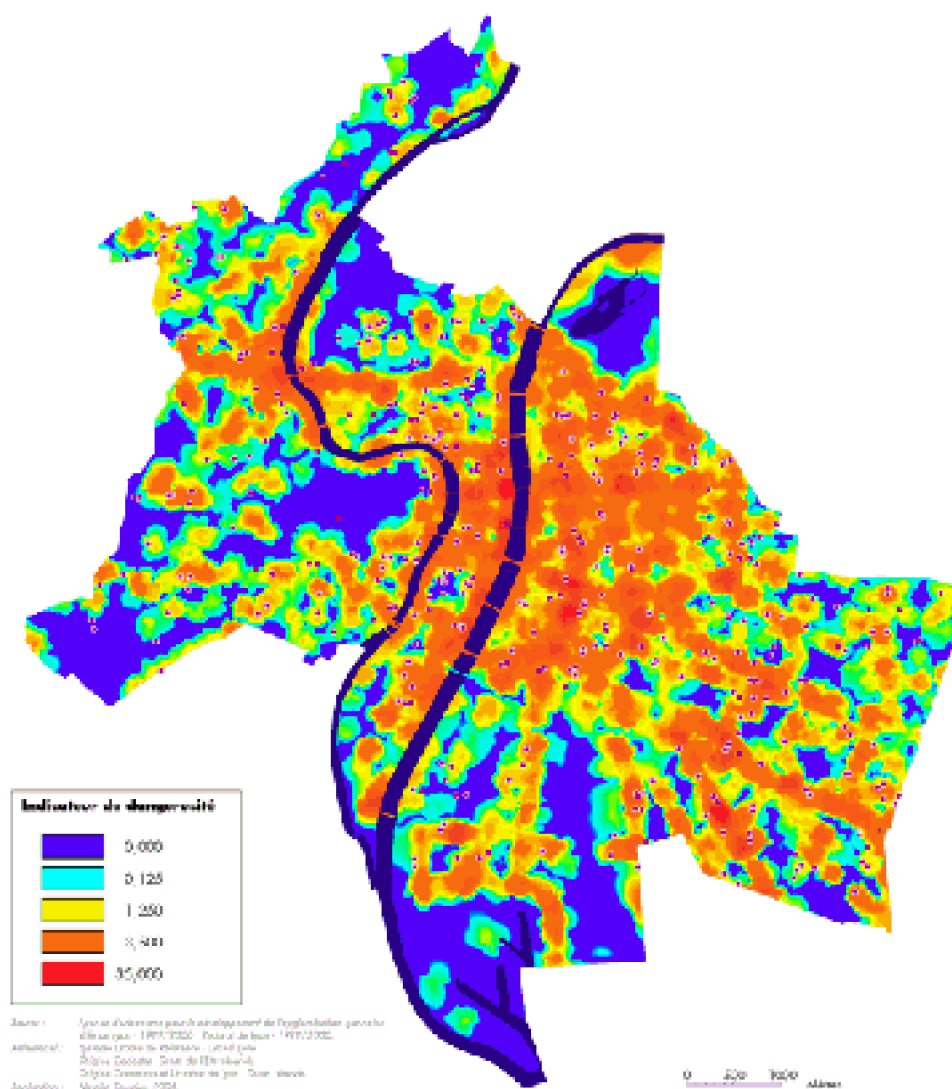
*Graphique V.12. Effectifs des équipements sensibles exposés au dioxyde d'azote*

Le **graphique V.12.** montre clairement que l'essentiel des effectifs est soumis à une concentration de dioxyde d'azote de 44 à 48  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Au total, ce sont plus de 25 600 personnes qui sont touchées. Moins de 9 500 individus sont potentiellement exposés à des concentrations inférieures à 43  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Plus de 10 000 individus sont concernés par des concentrations en polluant comprises entre 49 et 53  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  alors qu'ils sont près de 2 000 à déplorer une exposition supérieure à 54  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Comme le montre la courbe des effectifs cumulés, plus de la moitié des effectifs est soumise à une concentration inférieure à 46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ce qui indique à l'inverse que près de 50% des effectifs des établissements sensibles déplorent une exposition supérieure à 47  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Les approfondissements menés sur la thématique de la qualité de l'air font la démonstration des développements possibles de l'outil d'analyse qui vient d'être élaboré. Au-delà de l'exposition résidentielle aux méfaits de la pollution atmosphérique, cette méthode permet d'estimer l'impact sanitaire de l'implantation des équipements particulièrement sensibles de part le profil des populations qu'ils accueillent. Cette démarche permet par conséquent de croiser des indicateurs de qualité de vie avec des données de gestion urbaine. Cette interaction offre alors la possibilité d'optimiser l'exercice d'observation et présente une analyse plus opérationnelle du territoire. Pour convaincre ceux qui ne le seraient pas encore de la portée de cette méthode, nous nous proposons d'expérimenter une vision transversale et opérationnelle de l'accidentologie.

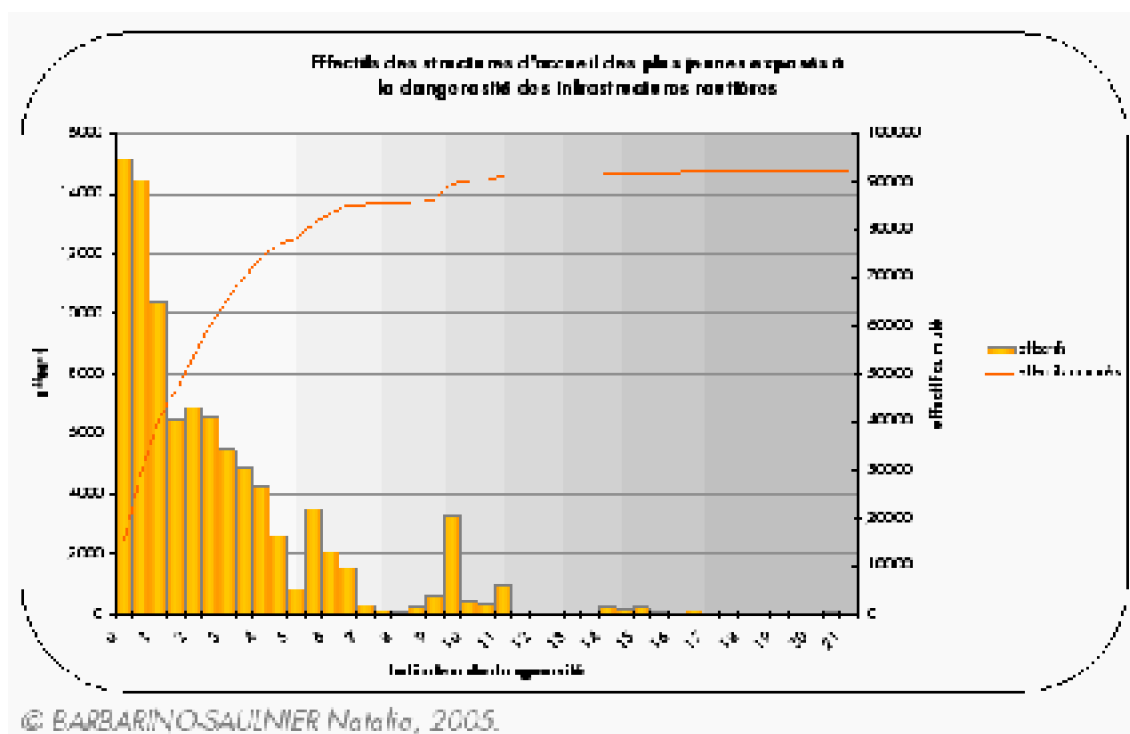
## **2.2. Accidentologie et localisation des structures d'accueil des plus jeunes : un réel danger pour nos enfants ?**

L'objet de cette expérimentation est d'identifier l'exposition au risque d'accident encouru par les plus jeunes aux abords des structures qui les accueillent. Pour ce faire, nous avons réutilisé l'indicateur synthétisant au mieux les phénomènes accidentogènes, à savoir l'indicateur de gravité tenant compte à la fois de la densité des accidents de la circulation et de leur gravité. À partir de la spatialisation au bâtiment de cet indicateur, nous avons procédé à une interpolation de l'information permettant d'obtenir un lissage des données sur l'ensemble du territoire. À cette extrapolation, nous avons pu juxtaposer la localisation de différentes structures d'accueil des plus jeunes. Les crèches et haltes-garderies, les écoles maternelles et primaires publiques, les collèges et lycées publics ont ainsi été identifiés. Ce positionnement permet par conséquent d'estimer la dangerosité du territoire contigu à chacun des équipements. Cette connaissance permet donc d'évaluer l'exposition au risque de la circulation automobile d'une population particulièrement sensible. La **carte V.11.** présentée ci-après illustre l'ampleur du phénomène.



*Carte V-11 : les structures d'accueil des plus jeunes face à la dangerosité des infrastructures routières*

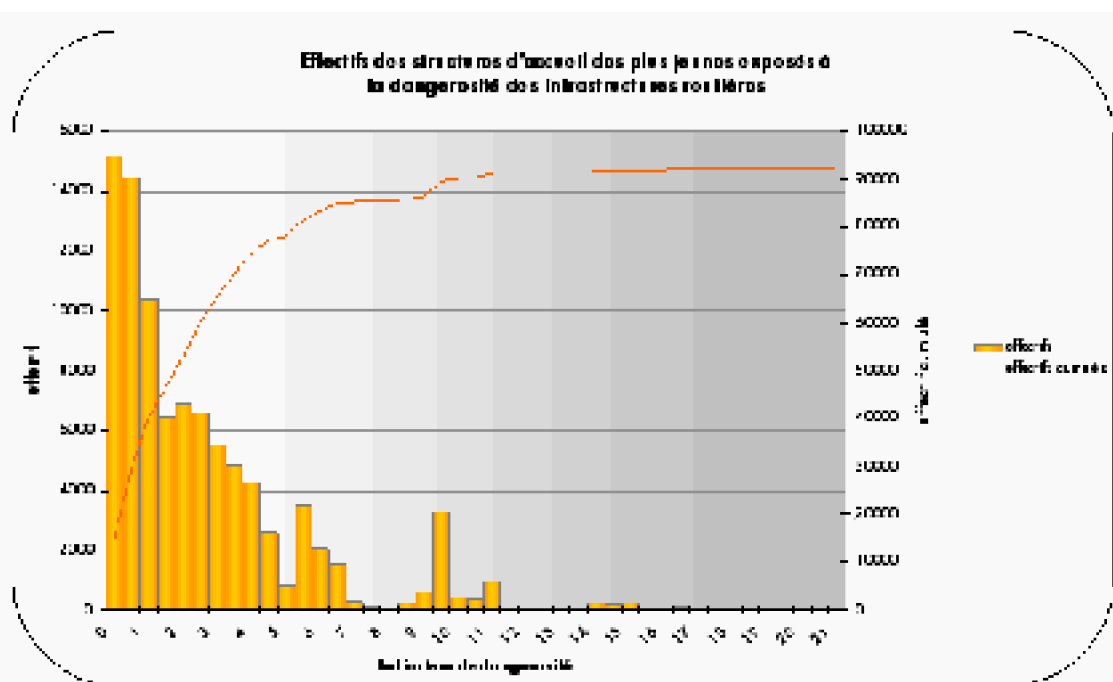
Cette représentation cartographique permet de préciser la localisation de l'ensemble des structures d'accueil du jeune public en fonction de la dangerosité du territoire. Cette territorialisation de l'exposition potentielle au risque de la circulation automobile montre que l'essentiel de ces équipements spécifiques est implanté sur des territoires accidentogènes. Afin de mieux interpréter cette expérimentation, le graphique ci-dessous reprend le nombre précis d'établissements en fonction de l'indicateur de dangerosité des infrastructures routières de leur environnement immédiat.



Graphique V.13. Répartition des structures d'accueil des plus jeunes en fonction de l'indicateur de dangerosité du territoire lyonnais

Comme le montre ce graphique, sur les 443 établissements d'accueil recensés sur l'ensemble de la ville de Lyon, seuls 75 d'entre eux sont épargnés par le risque d'accident de la circulation. Leur répartition est ensuite plus équilibrée : 41 établissements sont affectés par un indicateur de 0.5, 40 structures sont déjà à 1, 44 équipements déplorent un indicateur de dangerosité de 1.5 alors qu'ils sont autour d'une trentaine situés à proximité d'infrastructures routières dangereuses (indicateur compris entre 2 et 3.5). La courbe des effectifs cumulés montre ensuite que plus de la moitié des structures d'accueil sont implantées sur un territoire soumis à un indicateur de dangerosité supérieur à 2. Il convient également de noter que plus d'un tiers d'entre eux est soumis à une dangerosité préoccupante puisque l'indicateur qui caractérise leur environnement est supérieur à 4.

Cette approche peut enfin être complétée par la considération des effectifs des différentes structures d'accueil. La prise en compte de cette information permet en effet de mesurer l'ampleur démographique de cette exposition au risque de la circulation. Cette analyse complémentaire permet d'évaluer le nombre d'enfants potentiellement exposés au risque d'accident de la circulation à proximité des structures qui les hébergent quotidiennement. Le graphique présenté ci-dessous cumule par conséquent les effectifs recensés au sein de l'ensemble de ces établissements en fonction des niveaux de dangerosité des infrastructures routières de leur environnement immédiat. Cette répartition s'effectue en fonction des simples effectifs puis sous forme d'effectifs cumulés.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.14. Effectifs des structures d'accueil exposés aux risques de la circulation automobile

L'ensemble des effectifs concernés s'élève à plus de 92 200 enfants. Comme le montre le graphique ci-dessus, plus de 15 000 enfants évoluent dans des structures d'accueil éloignées du risque automobile alors que 25 000 d'entre eux sont exposés à un risque relatif (indice de dangerosité compris entre 0.5 et 1). Les effectifs se répartissent ensuite plus équitablement pour les valeurs de dangerosité de 1.5 à 4.5.

Globalement, la courbe des effectifs cumulés montre que de 50% des effectifs sont soumis à un indicateur de dangerosité supérieur à 1.5 alors que 30% d'entre eux sont exposés à un indicateur de dangerosité supérieur à 3. Il convient enfin de préciser qu'une part non négligeable des jeunes lyonnais est accueillie au sein de territoires particulièrement accidentogènes : plus de 20% des effectifs sont exposés à un indicateur supérieur à 4 alors que 10% d'entre eux déplorent un indicateur supérieur à 6.

Finalement, ce complément d'analyse visant à superposer la spatialisation des phénomènes accidentogènes et la localisation des établissements fréquentés par les « *petits lyonnais* » est une intéressante illustration des potentialités de croisement de cette méthode. Sans une mobilisation technique trop lourde ou sophistiquée, la démarche initiale d'évaluation de la qualité de vie quotidienne peut prendre de toutes autres proportions répondant ainsi à des ambitions plus ciblées.

Ces deux expérimentations menées sur la qualité de l'air et l'accidentologie du territoire lyonnais ne sont que les esquisses de la capacité de développement d'une telle démarche. Compte tenu de la diversité des thèmes abordés et de l'importance des données mobilisées, les exemples auraient pu être répétés. À la multiplication des illustrations, nous avons préféré l'approfondissement des potentialités méthodologiques d'exploitation. C'est pourquoi, l'orientation ultime de notre travail s'érige vers une vision

plus transversale de la qualité de vie abandonnant l'étude thématique au profit d'une analyse multicritère.

## **CHAPITRE II. De l'étude thématique à l'analyse multicritère : ébauche d'une image synthétique de la qualité de vie quotidienne**

L'enjeu de ce deuxième chapitre est important. Il s'agit d'abandonner l'étude thématique au profit d'une analyse multicritère de la qualité de vie. Une vision synthétique de la qualité de vie peut-elle avoir du sens ? Notre volonté n'est pas de tendre inéluctablement vers une démarche transversale quelle qu'en soit l'issue. Notre intention est au contraire de saisir l'opportunité qui nous est donnée de tester la faisabilité d'une telle approche, du sens qu'elle peut prendre et de ses limites. L'orientation, qui est la notre, est donc d'expérimenter les possibilités de transcender l'approche thématique de la qualité de vie pour construire une vision transversale issue d'une analyse multicritère de cette notion. Pour ce faire, nous proposons de mener successivement deux exploitations. La première est rudimentaire voire réductrice et présente une approche multicritère cumulative permettant néanmoins de qualifier les cadres de vie. La seconde est plus élaborée et tend à construire une véritable image croisée de la qualité de vie du territoire lyonnais.

### **1. De l'analyse thématique au « palmarès » : une approche cumulative de la qualité de vie**

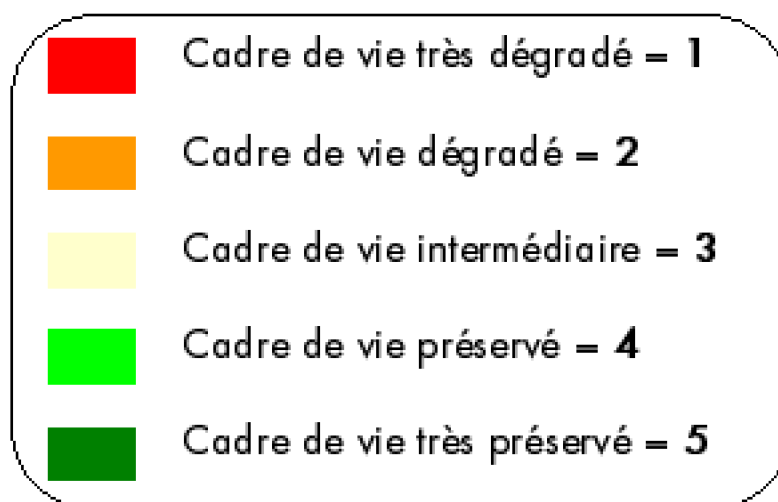
---

Cette première démarche s'appuie sur la simple répartition des atouts et des faiblesses du territoire. Comme l'ont montré les résultats des différents diagnostics thématiques menés au cours de la quatrième partie, les potentialités et les carences inhérentes à la qualité de vie ne se distribuent pas de manière homogène sur l'ensemble du territoire. L'analyse transversale de ces inégalités spatiales constitue une première perspective d'analyse multicritère.

#### **1.1. Méthode simple de classement des cadres de vie lyonnais**

La méthode utilisée ici demeure relativement élémentaire. Elle s'appuie sur l'ensemble des approches thématiques de la mesure de la qualité de vie. Chacun des thèmes abordés a fait l'objet d'une première phase d'analyse quantitative décrivant au mieux l'ampleur du phénomène, suivie d'une seconde phase plus qualitative. Celle-ci permet de qualifier le territoire de la ville de Lyon en fonction du phénomène étudié. Initialement produits sous une forme identique, les résultats de ces exploitations sont présentés pour chacun des critères en cinq classes hiérarchisant les unités de voisinage en fonction de leurs qualités. Il est important de rappeler qu'afin d'améliorer la restitution cartographique de l'information et d'optimiser son analyse, les critères sont uniquement représentés sur

les bâtiments habités de la ville de Lyon. Le bâtiment habité et son unité de voisinage en tant qu'échelle cohérente et systématique de représentation constituent ainsi le nécessaire point d'ancrage de l'approche transversale de la qualité de vie. Cette systématisme de la procédure d'analyse permet d'obtenir, pour chaque thème, des données compatibles entre elles. Partant de ce système de référence commun, l'exercice a consisté à reprendre l'ensemble des diagnostics thématiques afin d'en construire la synthèse. Celle-ci s'établit de manière simple. Nous avons attribué une « note » à chacune des cinq classes hiérarchisant la qualité des différents cadres de vie. Cette note est fonction des potentialités et des carences du territoire et est affectée de la manière suivante.



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

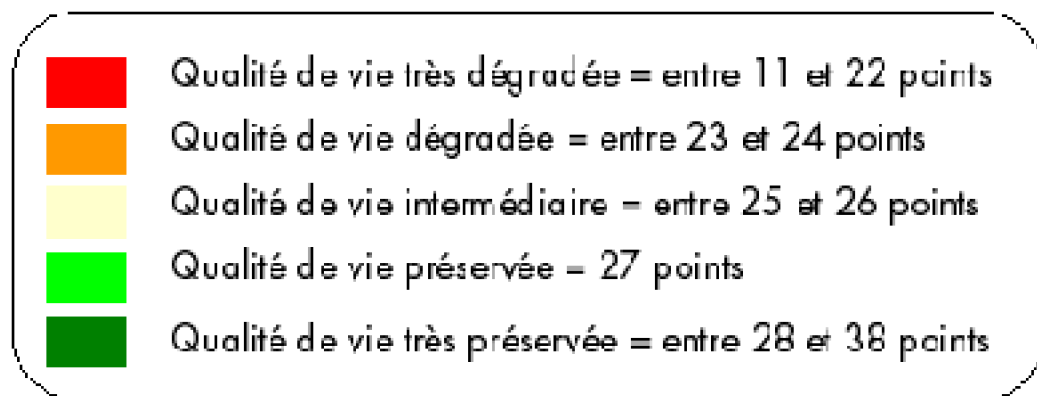
Figure V.1. Approche cumulative : grille d'affectation des notes

Cette hiérarchisation permet alors, sans pondération des critères, d'attribuer une note à chacun des bâtiments habités en fonction du thème considéré. La démarche consiste ensuite à faire la synthèse des différents critères abordés. Il convient néanmoins de préciser que les critères traités par la quatrième partie n'ont pas tous été intégrés à cette exploitation. Le thème de la sécurité, compte tenu des limites précédemment évoquées - inhérentes au traitement partiel de l'information - a été exclu de ce classement. Cette approche cumulative se base ainsi sur les neuf critères jugés nécessaires à la mesure de la qualité de vie, à savoir : la disponibilité du réseau de transports en commun, l'accidentologie, les potentialités commerciales, la qualité des environnements sonores, la qualité de l'air, la propreté des rues, la ressource éducative, la disponibilité des espaces verts et la taille des logements. Malgré ces limites, cette expérimentation par simple cumul des potentialités produit des résultats qui présentent un certain intérêt.

## 1.2. Résultats et limites d'une telle approche

À partir de cette exploitation, chaque bâtiment habité a par conséquent obtenu un « score » symbolisant le « niveau » de la qualité de vie qu'il est en mesure de proposer au sein de son unité de voisinage. L'analyse différenciée des situations permet par

conséquent d'identifier pour chaque bâti l'importance de « *sa qualité de vie* ». Ce procédé permet alors de hiérarchiser l'ensemble des bâtiments habités en fonction de cinq « *classes de qualité de vie* ». Afin de faciliter la compréhension de l'exercice et la lecture des résultats, nous avons repris la charte graphique préalablement utilisée pour l'ensemble des diagnostics thématiques. Les cadres de vie lyonnais se répartissent ainsi en fonction de leur niveau de qualité de vie allant de la qualité de vie la plus préservée à la qualité de vie la plus dégradée. L'information est donc représentée de la manière suivante.



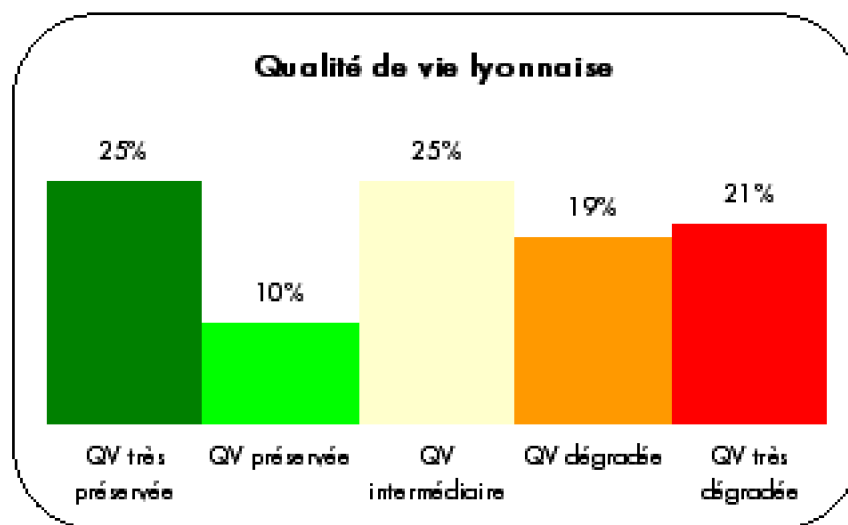
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Figure V.2. Approche cumulative : répartition des niveaux de qualité de vie en fonction des points thématiques

Le premier enseignement que nous pouvons retenir de cette démarche est la faible variabilité de la distribution statistique. En effet, selon cette méthode cumulative, deux classes extrêmes apparaissent clairement, la première regroupant les atouts, l'autre les faiblesses. Cependant, les trois classes plus intermédiaires se différencient en quatre points seulement. Il est ensuite essentiel de souligner le caractère compensatoire des critères de qualité de vie. En effet, contrairement à toute attente, aucune entité ne concentre l'ensemble des points négatifs (score à :  $1 \times 9 = 9$ ) et à l'inverse aucun secteur ne peut se vanter de rassembler toutes les qualités nécessaires à la qualité de vie quotidienne (score à :  $5 \times 9 = 45$ ). Il règne au contraire un certain équilibre grâce auquel des compensations s'opèrent et permettent à chaque entité de se valoriser par différents atouts. Le classement cumulatif s'échelonne donc de 11 points (au lieu de 9 pour le minimum possible) à 38 points (au lieu de 45 pour le maximum possible). Même si des disparités existent, les conditions ne sont jamais extrêmes.

Cette expérimentation permet également de préciser l'ampleur du phénomène étudié. En effet, suite à l'approche cumulative des différents critères de qualité de vie lyonnaise, nous pouvons identifier le nombre de bâtiments concernés par les différents « *niveaux de qualité de vie* ». Le **graphique V.15.** représente ainsi les différents « *niveaux de qualité de vie* » enregistrés par les bâtiments habités de la commune de Lyon.





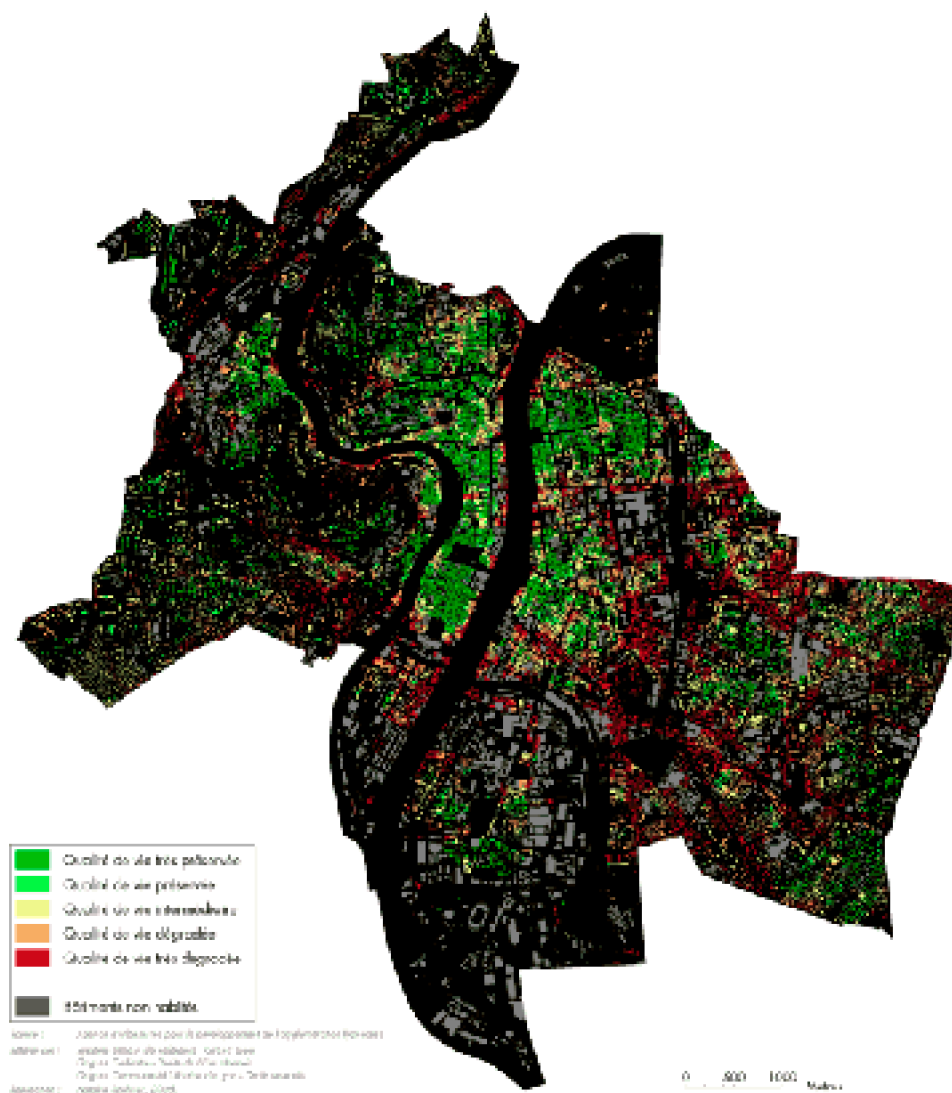
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Graphique V.15. Répartition des cadres de vie lyonnais en fonction de leur niveau de qualité de vie quotidienne

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Au regard de l'ensemble des neuf critères de mesure de la qualité de vie quotidienne, 25% de l'espace habité semble bénéficier d'une qualité de vie très préservée alors que 10% des bâtiments affichent une qualité de vie préservée. Au total, plus d'un tiers des cadres de vie profite d'une situation avantageuse offrant, aux travers des caractéristiques mesurées, une qualité de vie objectivement favorable. De la même manière, 25% des bâtiments habités bénéficient de conditions plus intermédiaires. L'approche cumulative attribue ainsi à ces bâtiments des résultats compris entre 25 et 27 points. Il s'agit par conséquent d'unités pour lesquelles l'équilibre entre atouts et faiblesses est le plus stable. Il convient ensuite de préciser que 19% des bâtiments habités déplorent au contraire une qualité de vie dégradée alors que 21% d'entre eux se caractérisent par des conditions de vie encore plus difficiles. Au total, c'est 40% de l'espace habité lyonnais qui déplorent des conditions de vie dégradées ne permettant pas d'atteindre une qualité de vie satisfaisante.

La troisième étape de cette expérimentation multicritère consiste enfin à territorialiser cette connaissance. Cette démarche permet par conséquent de spatialiser l'information pour mieux l'apprécier. Comme le montre la **carte V.12.**, cette phase est capitale dans la mesure où elle permet de localiser sur le terrain les bâtiments habités en fonction de leur niveau de qualité de vie.



*Carte V-12 : synthèse des résultats : une approche cumulative*

La **carte V.12.**, présentant la synthèse des résultats, montre que les secteurs de l'hypercentre (Presqu'île et rive gauche du Rhône) ainsi que les centralités plus secondaires comme Gerland (7<sup>ème</sup> arrondissement), Vaise, la Duchère (9<sup>ème</sup> arrondissement), le Vieux Lyon, le Point du Jour (5<sup>ème</sup> arrondissement), le secteur Monplaisir / Frères Lumière (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements), Montchat (3<sup>ème</sup> arrondissement) et le vaste secteur de Mermoz / Paul Santy (8<sup>ème</sup> arrondissement) se caractérisent par leur qualité de vie. Ces résultats démontrent bien le phénomène de compensation des critères de qualité de vie. Ces centralités affichent ainsi des atouts majeurs comme d'importantes potentialités commerciales, la proximité des équipements publics, la disponibilité des transports en commun, un effort de propreté soutenu, mais ces territoires ne sont pas sans faiblesses. Ils sont en effet marqués par les nuisances sonores dues à la circulation automobile, des phénomènes accidentogènes importants et dépréciés par la pollution atmosphérique.

La territorialisation de cette analyse multicritère permet effectivement d'identifier trois

grands « *types de critères* » de qualité de vie. Un certain nombre d'indicateurs semble par conséquent valoriser l'hypercentre ainsi que les centralités secondaires au détriment des espaces plus périphériques. La disponibilité des transports en commun, les potentialités commerciales, la propreté des rues et la répartition de la ressource scolaire sont en effet les atouts avérés des centralités lyonnaises et font défaut aux territoires interstitiels ou périphériques. À l'inverse, certains critères valorisent la périphérie au détriment des centralités. L'accidentologie, la qualité de l'air ainsi que la qualité des environnements sonores semblent participer activement à la dégradation de la qualité de vie des centres urbains. Les territoires en marge de la commune semblent, à cet égard, tirer avantage de leur éloignement. L'usage de la voiture s'impose par conséquent comme une véritable nuisance à la qualité de vie. La déclinaison des préjudices imputables à l'automobile (accidents de la circulation, pollution atmosphérique, bruit) fait de cette pratique de déplacement un facteur de dégradation majeur de la qualité de vie quotidienne. Cette incrimination profite alors aux secteurs les plus paisibles, les plus excentrés, les plus déconnectés des dynamiques urbaines. Cette incrimination de l'automobile est d'autant plus préoccupante qu'elle impacte directement sur la qualité de vie des habitants les moins motorisés. La qualité de vie des centres urbains semble ainsi être dégradée par les pratiques de déplacement émanant de la périphérie (proche ou lointaine). Un troisième groupe de critères plus atypiques apparaît enfin. La disponibilité des espaces verts et la structure du parc de logements s'imposent ainsi comme des critères indépendants répondant à des logiques propres. Leur impact sur la qualité de vie quotidienne est donc plus difficilement interprétable car leur traduction spatiale ne s'inscrit pas dans les rapports entre centre et périphérie.

Cette représentation cartographique permet de plus une retranscription fine de l'information. En effet, les espaces les plus dégradés en terme de qualité de vie sont clairement localisés sur des linéaires à la fois éloignés de toutes commodités mais directement exposés à d'importantes dégradations urbaines (nuisances sonores et pollution atmosphérique). Ces territoires caractérisent essentiellement les secteurs périphériques de la commune alors que les bâtiments bénéficiant d'une qualité de vie intermédiaire occupent les territoires interstitiels situés entre les secteurs préservés et ceux plus dégradés.

De manière schématique, cette analyse croisée de la qualité de vie permet d'identifier des secteurs géographiques typiques au regard de leur qualité de vie. Nous pouvons distinguer des secteurs caractéristiques de l'hypercentre bénéficiant des atouts de la centralité mais déplorant par là même les inconvénients inhérents à la circulation automobile. C'est par exemple le cas des quais du Rhône. D'autres entités sont au contraire l'archétype de la périphérie, leur qualité de vie est ainsi conditionnée par l'éloignement à la nuisance automobile. D'autres cas sont également à signaler. Il s'agit des cœurs d'îlots de l'hypercentre profitant des avantages de la centralité tout en étant suffisamment éloignés des voies structurantes de circulation. Cette concordance géographique améliore considérablement la qualité de vie de ces secteurs privilégiés. C'est par exemple le cas du secteur d'Ainay (2<sup>ème</sup> arrondissement). À l'autre extrémité, un certain nombre de territoires déplorent les inconvénients de leur localisation périphérique (éloignement aux transports collectifs, déficit commercial, pénurie scolaire,

effort de propreté moindre) sans pour autant bénéficier de ses avantages car proches des grandes artères de circulation automobile. C'est par exemple le cas des bâtiments situés de part et d'autre de l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement) et du boulevard des Etats-Unis (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Finalement, cette première expérimentation d'analyse multicritère de la qualité de vie produit des résultats significatifs dont l'intérêt ne peut être nié. Cependant, la grande difficulté de cet exercice réside dans l'interprétation de ces résultats. En effet, cette approche cumulative permet de désigner un certain nombre de « *niveaux de qualité de vie* » et de localiser les entités concernées. Cependant, cette appréciation ne fournit pas d'explication formelle quant aux causes de ce phénomène différencié. Il est ainsi nécessaire de s'appuyer sur l'ensemble des diagnostics thématiques pour trouver les explications de l'analyse présentée ici. Les réponses doivent ainsi être trouvées au coeur des analyses précédentes ce qui suppose le retour aux exploitations thématiques. Bien que cette expérimentation offre les premiers jalons d'une analyse multicritère de la qualité de vie, ceux-ci ne sont que les prémisses d'une démarche qui doit être approfondie. Ce processus ne permet donc pas de rompre de manière significative avec les réflexes séquentiels et l'approche thématique. Il convient pour cela de dépasser ce test pour entreprendre au contraire une véritable analyse multicritère de la qualité de vie quotidienne.

## 2. Une approche multicritère pour une image globale de la qualité de vie

---

La seconde expérimentation qui a été menée dans le cadre de ce travail est celle d'une analyse multicritère de la qualité de vie. Il s'agit, dans le cadre d'une appréciation globale et transversale de la qualité de vie, de s'intéresser à l'identification des combinaisons de critères (interactions, associations). Cette approche multicritère doit permettre de comprendre comment s'organisent les différents critères de la qualité de vie au sein du territoire lyonnais. Pour ce faire, nous avons défini un jeu de données particulier et utilisé une méthodologie adaptée à l'ampleur du phénomène étudié à savoir, le nombre élevé d'unités spatiales (plus de 38 000 bâtiments habités) et celui des critères considérés. Compte tenu du caractère expérimental de cette analyse multicritère, les résultats sont présentés de manière didactique afin de restituer l'ensemble des étapes de construction de la démarche.

### 2.1. Jeu de données et méthodes d'analyse

Pour mener à bien cette expérimentation, nous avons utilisé une matrice contenant les profils de chaque bâti habité du terrain d'étude, soit plus de 38 000 objets géographiques. Chaque objet est caractérisé par la valeur brute de ses indices de synthèse construits pour chacun des thèmes étudiés. Deux exceptions sont à noter. Le thème de la sécurité a été exclu de l'analyse multicritère en raison de la faible qualité des données sources alors que le thème de l'habitat a été évincé de l'analyse du fait du format qualitatif de l'indice de synthèse (la taille des logements a en effet été obtenue par analyse typologique). Huit critères servent donc de référence à cette analyse multicritère :

- le transport en commun : l'indice de synthèse exprimé en capacité moyenne/jour caractérise la disponibilité et la proximité de l'ensemble des modes de transports en commun (métro, funiculaires, tramway et bus) ;
- l'accidentologie : l'indice de dangerosité des infrastructures routières prend en compte la densité et la gravité des accidents de la route ;
- les commerces et services de proximité : l'indice de synthèse exprime à la fois la densité et la diversité des commerces et services ;
- le bruit : l'indice présente l'exposition théorique (exprimée en dB) à la nuisance sonore due à la circulation automobile. Ces valeurs sont issues d'une modélisation de la propagation du bruit de la circulation en milieu urbain.
- la pollution atmosphérique : l'indice représente la concentration en dioxyde d'azote ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) liée à la circulation automobile. Ces valeurs sont issues d'une modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière en tissu urbain ;
- la propreté des rues : l'indice exprime la fréquence moyenne (en nombre de passages par semaine) de nettoyage au voisinage des bâtiments. Cette moyenne est calculée par pondération des longueurs de tronçons de chaque unité de voisinage ;
- la disponibilité des espaces verts : l'indice de synthèse exprime à la fois l'attractivité et la diversité des usages des espaces verts disponibles ;
- les équipements scolaires : l'indice de synthèse prend en compte la présence des différents établissements et la continuité de l'enseignement scolaire.

L'analyse multicritère nécessite d'importantes ressources matérielles informatiques. L'ampleur de notre jeu de données (plus de 38 000 enregistrements caractérisés par 8 critères) interdisait, dans l'état de nos moyens, tout traitement exhaustif direct de l'ensemble du jeu de données. Nous avons donc opté pour un traitement à deux niveaux, méthode dite de la classification par paliers successifs, ce qui nous permet de fractionner le jeu de données tout en conservant l'intégralité de sa diversité. Dans un premier temps, toutes les fractions du jeu de données initiales ont été classifiées, puis une deuxième classification a été appliquée à l'ensemble des types issus de la première phase.

Plusieurs approches étaient alors possibles pour le fractionnement initial du jeu de données : soit selon un découpage géographique, soit par tirage aléatoire. Un premier test de fractionnement a été effectué sur une base géographique à raison d'un échantillon par arrondissement. Ce choix permet d'obtenir des échantillons dont la taille est compatible avec les moyens informatiques mis à notre disposition. Cette alternative permet également d'obtenir des résultats cartographiques interprétables et transposables à la connaissance préalable du terrain d'étude. Cette méthode comporte néanmoins un biais. Certains phénomènes étudiés ayant une incidence spatiale marquée, il est possible que l'expression géographique de l'un des critères caractérise entièrement l'un des échantillons. Dans ce cas, ce critère s'impose comme une constante non déterminante pour tous les types issus de l'analyse de cet échantillon, alors même qu'il est discriminant à l'échelle de l'ensemble du jeu de données. Ce fait s'est produit pour le sixième

arrondissement pour lequel les résultats ont été altérés par l'influence prédominante du parc de la Tête d'Or au travers du critère « *espaces verts* ».

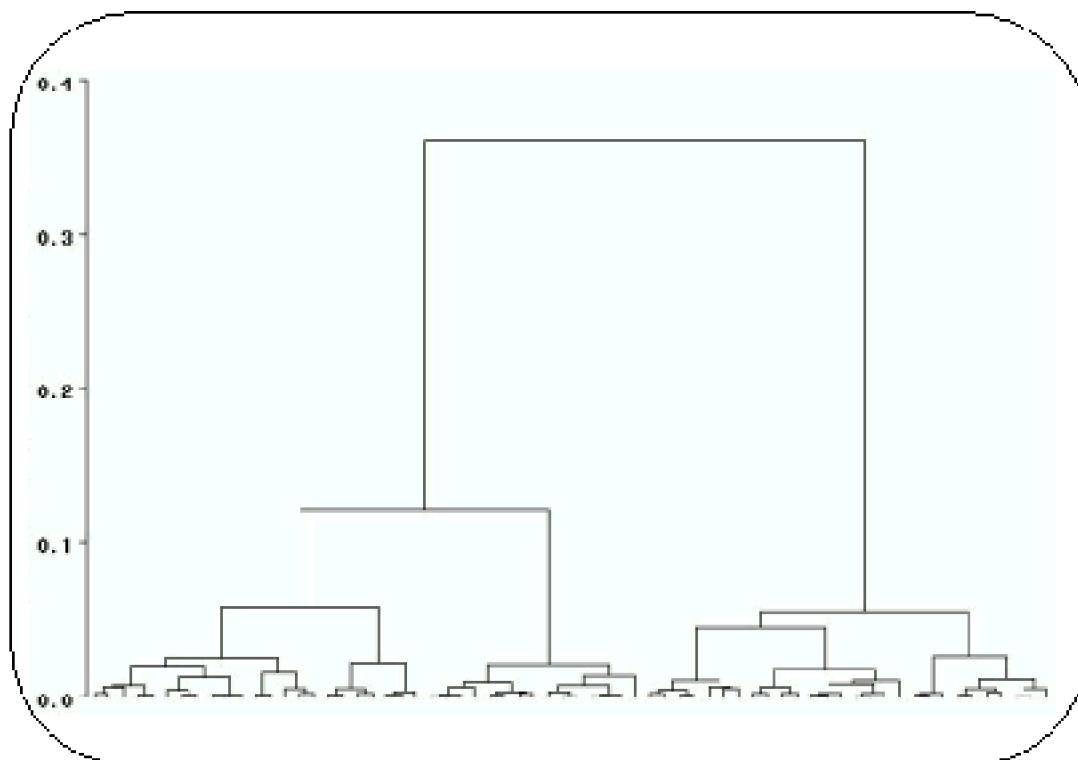
Nous nous sommes donc orientés vers une méthode de fractionnement aléatoire : le jeu de données a été divisé aléatoirement en deux échantillons qui ont été classifiés chacun séparément. Le type de classification retenu est la classification ascendante hiérarchique (C.A.H.) selon la méthode de Ward. Le principe de la classification hiérarchique consiste à construire une « *suite de partitions en  $n$  classes,  $n-1$  classes,  $n-2$  classes..., emboîtées les unes dans les autres, de la manière suivante : la partition en  $k$  classes est obtenue en regroupant deux des classes de la partition en  $k+1$  classes. Il y a donc au total  $n-2$  partitions à déterminer puisque la partition en  $n$  classes est celle où chaque individu est isolé et la partition en une classe n'est autre que la réunion de tous les individus. On parle de classification hiérarchique ou de hiérarchie, car chaque classe d'une partition est incluse dans une classe de la partition suivante* »<sup>185</sup>. La suite des partitions obtenues est usuellement représentée sous la forme d'un arbre de classification (*dendrogramme*). La hiérarchie dans le dendrogramme est « *indicée* »<sup>582</sup> car à chaque partition correspond une valeur numérique représentant le niveau auquel ont lieu les regroupements ; plus l'indice est élevé plus les parties regroupées sont hétérogènes. Cet indice est aussi appelé « *niveau d'agrégation 582* ». Connaissant l'arbre de classification, il est facile d'en déduire des partitions en un nombre plus ou moins grand de classes, il suffit pour cela de couper l'arbre à un certain niveau et de regarder les « *branches* » correspondantes. « *Le principal problème des méthodes de classification hiérarchique consiste à définir le critère de regroupement de deux classes, ce qui revient à définir une distance entre classes. Tous les algorithmes de classification hiérarchique se déroulent de la même manière : on recherche à chaque étape les deux classes les plus proches, on les fusionne, et on continue jusqu'à ce qu'il n'y ait plus qu'une seule classe 582* ».

La méthode de Ward que nous avons utilisée repose sur le principe suivant : les deux classes pour lesquelles la perte d'inertie interclasse (ou variance interclasse : moyenne des carrés des distances des centres de gravité de chaque classe au centre de gravité total) est la plus faible sont fusionnées. Ceci revient à réunir les deux classes les plus proches en prenant comme distance entre elles la perte d'inertie que l'on encourt en les regroupant. En effet, une bonne partition est celle pour laquelle l'inertie interclasse est forte (inertie intraclasse faible), c'est-à-dire celle qui regroupe les individus les plus proches et sépare les plus éloignés. Cela démontre que lorsque l'on passe d'une partition en  $k+1$  classes à une partition en  $k$  classes en regroupant deux classes en une seule, l'inertie interclasse ne peut que diminuer. La classification ascendante hiérarchique procède ainsi par regroupements successifs des unités élémentaires en fonction de leurs ressemblances par rapport à un ensemble de critères. Cette méthode a été choisie à la fois parce qu'elle permet de traiter des échantillons de grande taille avec des ressources informatiques raisonnables et parce qu'elle a généralement tendance à aboutir à une répartition relativement homogène des types. Le choix du niveau de classification, et donc du nombre de classes retenu, s'est fait sur la base de l'examen du dendrogramme : au total, 18 classes ont été retenues pour chacun des deux échantillons.

---

<sup>185</sup> Bouroche J-P., Saporta G., 2002, L'analyse des données, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 127 pages

La démarche consiste ensuite à effectuer la synthèse par classification des types issus de l'étape précédente. Chacun des types issus de cette première étape est ainsi défini par la valeur moyenne de chacun de ses critères. Nous obtenons par conséquent une matrice de 36 lignes pour 8 colonnes. Cette classification a pour but de regrouper les types issus de la phase précédente en types similaires. Pour cette phase, nous avons de nouveau opté pour une classification ascendante hiérarchique selon la méthode de Ward.



© BARBARINO-SAJUNIER Natalia, 2005.

Figure V.3. Dendrogramme pour la C.A.H. de synthèse pour l'échantillon par arrondissement

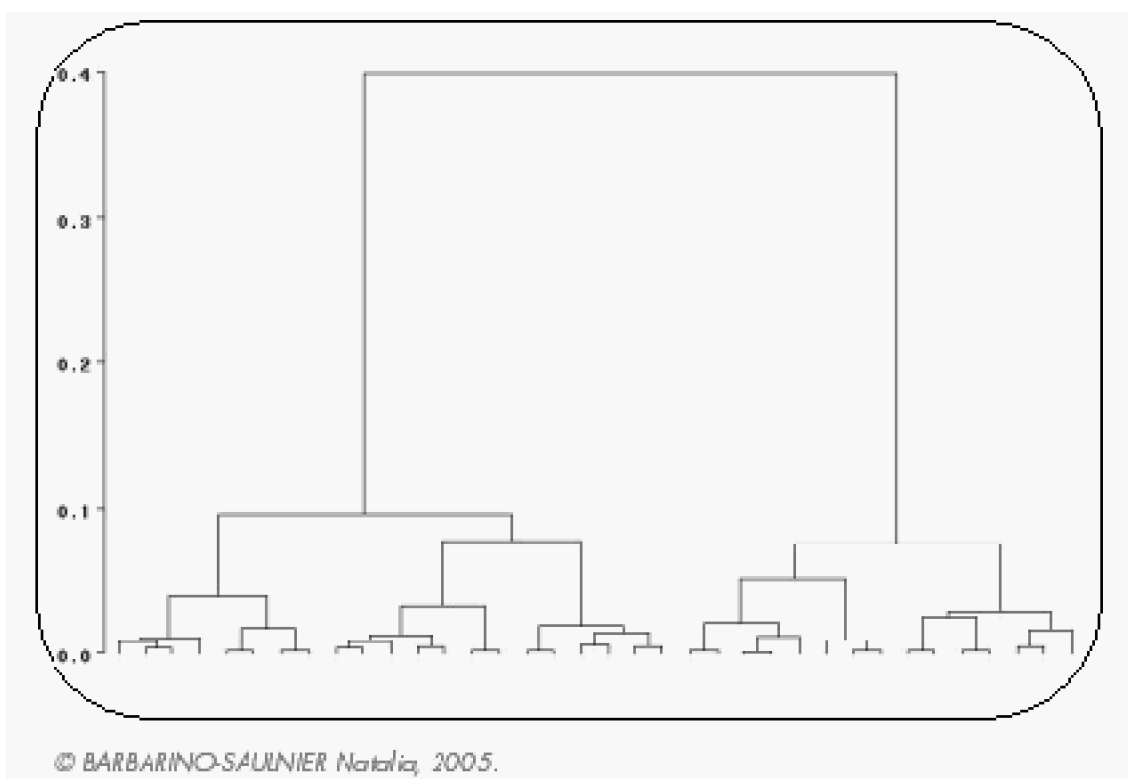


Figure V.4. Dendrogramme pour la C.A.H. de synthèse pour l'échantillon aléatoire

Au regard des deux figures, il apparaît clairement que nous aboutissons sensiblement au même résultat par un tirage aléatoire ou par un échantillonnage par arrondissement. Les deux dendrogrammes incitent à retenir une classification en 3, en 5 ou en 6 classes avec une stabilité remarquable pour chacune de ces trois possibilités. Nous pouvons dès lors représenter ces classes dans l'espace géographique et procéder à une analyse de leurs profils dans cet espace.

En analyse de données, il est d'usage de procéder d'abord à une analyse descriptive. L'analyse en composantes principales (A.C.P.) peut être considérée comme la méthode de base dans un cas comme le nôtre où nous travaillons sur un tableau individus/caractères numériques. Elle consiste à réduire le nombre de caractères initiaux afin de pouvoir représenter géométriquement les individus et les caractères par leurs projections sur des plans dits principaux. La réduction des caractères initiaux se fait par la construction de nouveaux caractères synthétiques obtenus en combinant les caractères initiaux au moyen des « *facteurs* ». Elle n'est possible que si les caractères initiaux ne sont pas indépendants et ont des coefficients de corrélation non nuls.

Lorsque la taille de l'échantillon n'est pas trop grande, il est donc généralement d'usage de réaliser d'abord une A.C.P. pour étudier le « *comportement* » des observations et des variables par leurs projections sur les plans principaux, puis éventuellement une C.A.H. dans le but de construire des classes homogènes. Dans le cas où l'on obtient un axe principal expliquant une part importante de l'inertie (variance), il est envisageable de faire une C.A.H. sur les coordonnées des projections des individus sur cet axe. L'A.C.P. et la C.A.H. sont considérées comme des méthodes complémentaires l'une de l'autre. Dans notre cas, remarquons d'abord que les variables n'ont pas de



coefficients de corrélations très marqués.

	poi	bru	net	esp	acc	tc1	sco	com
poi	1.0000	0.5930	0.3427	-.0805	0.4867	0.4008	0.1517	0.3484
bru	0.5930	1.0000	0.3531	0.0068	0.3869	0.3045	0.1356	0.3676
net	0.3427	0.3531	1.0000	-.0226	0.2760	0.5418	0.3304	0.5927
esp	-.0805	0.0068	-.0226	1.0000	-.0439	-.1353	0.0892	0.0033
acc	0.4867	0.3869	0.2760	-.0439	1.0000	0.4017	0.1758	0.3924
tc1	0.4008	0.3045	0.5418	-.1353	0.4017	1.0000	0.2947	0.4675
sco	0.1517	0.1356	0.3304	0.0892	0.1758	0.2947	1.0000	0.3481
com	0.3484	0.3676	0.5927	0.0033	0.3924	0.4675	0.3481	1.0000

© BARBARINO-SALINIER Natalia, 2005.

Figure V.5. Matrice des corrélations

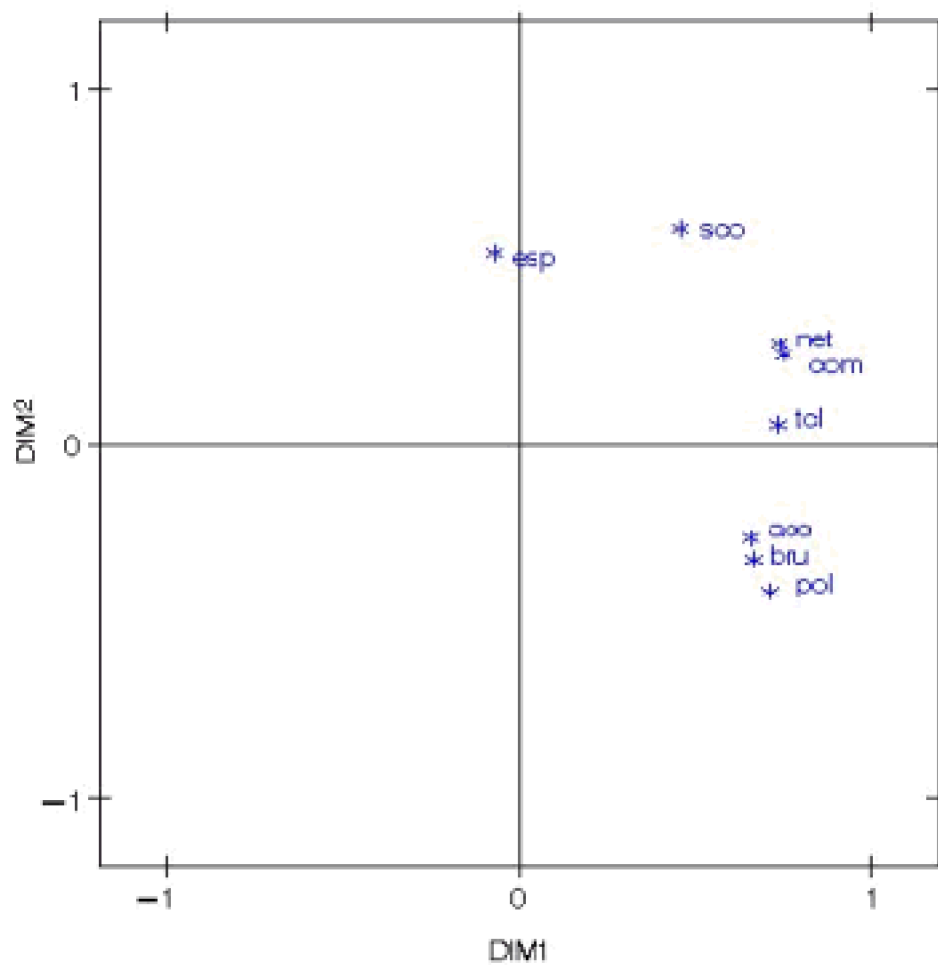
Cette matrice de corrélation témoigne d'une assez bonne corrélation entre les variables « *bruit* » et « *pollution* », « *commerces* » et « *nettoisement* », ou encore entre « *transports en commun* » et « *nettoisement* ». La variable « *espaces verts* » quant à elle semble totalement indépendante des autres. Par ailleurs, la taille de l'échantillon (38 083 observations) explique, d'une part, cette faible dépendance entre les variables, et d'autre part, ne nous permet pas d'avoir une représentation intéressante des individus sur les axes principaux (nous obtenons un nuage de point non interprétable sur un plan). Notre objectif étant d'aboutir à une typologie, nous avons donc d'abord procédé à une C.A.H. dont les résultats sont directement interprétables par les profils des classes dans l'espace géographique. Nous avons ensuite fait une A.C.P. en incluant les profils des classes obtenues en tant qu'individus supplémentaires, afin de pouvoir les projeter sur les plans principaux retenus. Un programme d'A.C.P. dans le logiciel SAS nous donne les valeurs propres, facteurs et composantes principales suivantes.

1	3.2478	.40.60	40.60	!*****
2	1.1547	2.0930	14.43	55.03 !*****
3	1.0159	0.1388	12.70	67.73 !*****
4	0.5932	0.3228	8.66	75.39 *****
5	0.5406	0.0526	8.01	84.40 *****
6	0.5200	0.1206	6.50	90.90 *****
7	0.3713	0.1486	4.62	95.54 *****
8	0.3565	0.0148	4.46	100.00 !*****

© BARBARINO-SALINIER Natalia, 2005.

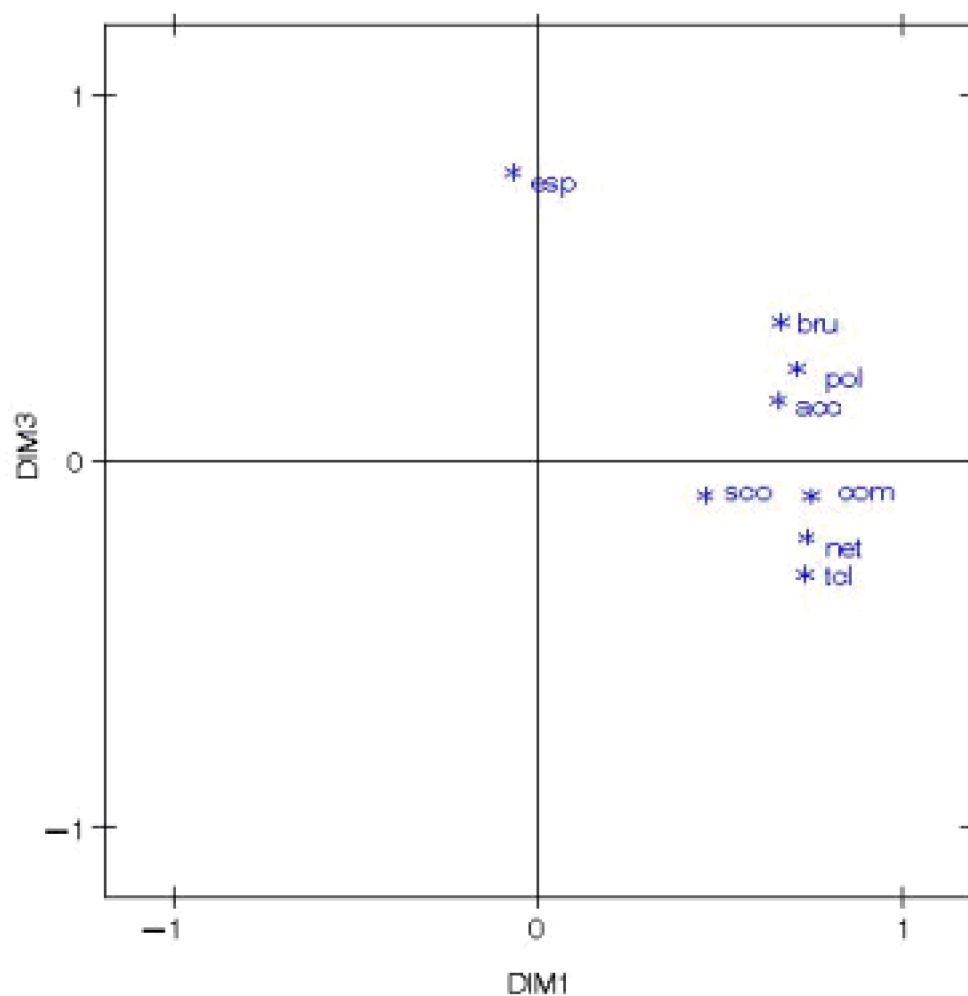
Figure V.6. Histogramme de valeurs propres

La somme des valeurs propres correspondant à l'inertie totale est égale à 8 car nous avons centré-réduit les données initiales. Les trois premières valeurs propres expliquent 67,73% de l'inertie, et nous résumerons donc les données par les trois premières composantes principales. En effet, compte tenu de la taille de l'échantillon et de la faible dépendance des variables, nous pouvons considérer que cette réduction des caractères initiaux est suffisamment significative.



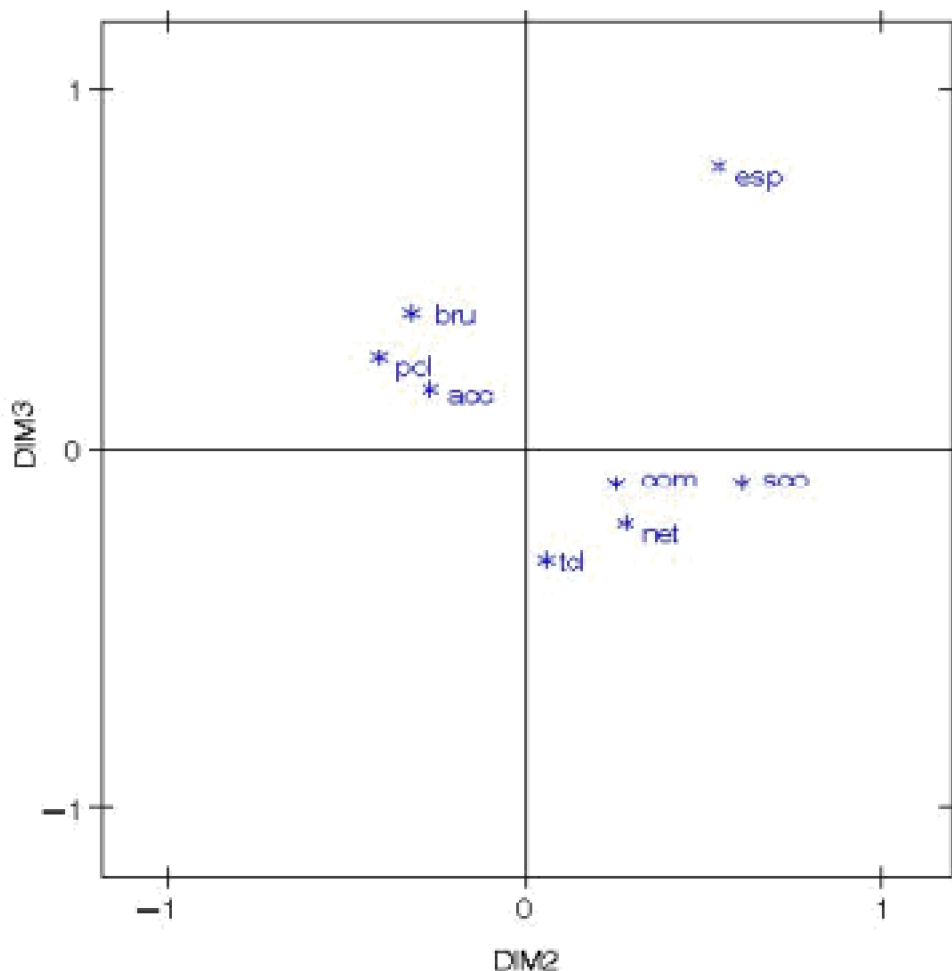
© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Figure V.7. Interprétation des composantes principales et des axes 1 et 2



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Figure V.8. Interprétation des composantes principales et des axes 1 et 3



© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Figure V.9. Interprétation des composantes principales et des axes 2 et 3

L'examen de ces trois figures permet d'interpréter les composantes principales et de repérer rapidement les groupes de caractères liés entre eux ou opposés, à condition toutefois que les points soient proches de la circonférence (cercle de corrélation non tracé ici). Nous remarquons tout d'abord que la première composante qui explique pourtant 40% de l'inertie, n'apporte pas d'information particulière en ce sens où elle n'oppose pas clairement de caractères entre eux. Nous voyons ensuite que dans les trois plans, la variable « espaces verts » reste isolée des autres et semble ainsi jouer un rôle à part entière. C'est également le cas de la variable « scolaires » mais dans une moindre mesure. Pour les autres variables, le plan constitué par les composantes 2 et 3 ne donne pas une qualité suffisante de représentation car les variables sont trop éloignées du cercle de corrélations.

Lorsque nous regardons les projections sur les deux autres plans principaux, nous remarquons que deux groupes de caractères s'opposent assez clairement (sur les composantes 2 et 3) : un groupe constitué des variables « bruit », « pollution » et

*accidentologie* » et un autre constitué par « *commerces* », « *nettoisement* » et « *transports en commun* ». Dans les plans formés, l'un par les composantes 1 et 3, l'autre par les composantes 2 et 3, nous pouvons remarquer que la variable « scolaire » est assez proche du « *paquet* » « *commerces, nettoyage, transports en commun* ». Nous pouvons interpréter cela de la manière suivante : si cette variable paraît relativement indépendante au regard du premier plan principal, les deux suivants semblent indiquer qu'elle est, malgré tout, relativement dépendante de « *commerces, nettoyage, transports en commun* ».

D'un point de vue géographique, nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

- là où l'on trouve du bruit, se concentrent également la pollution et les accidents (le long des axes de circulation structurants) ;
- le réseau de transports en commun semble cohérent avec la distribution des commerces et services alors que la qualité du nettoyage semble être assez bien corrélée avec ces deux critères ;
- l'implantation des établissements scolaires semble être relativement corrélée avec le jeu de caractères « *commerces* », « *nettoisement* » et « *transports en commun* », mais dans une moindre mesure.
- l'accessibilité aux espaces verts, quant à elle, semble totalement indépendante de tous les autres critères.

Les éléments évoqués le sont de manière relativement intuitive, ce qui est rassurant quant à la qualité du jeu de données initial. Ces conclusions nous permettent d'accéder à une sorte de « *logique d'organisation* » du territoire décrite par les différents critères de qualité de vie. Très schématiquement, nous pouvons présupposer que le groupe « *commerces, nettoyage, transports en commun, scolaires* » signe un territoire urbain dense et central s'opposant à une marge plus faiblement équipée où l'automobile, rendue nécessaire, apporte son lot de nuisances. Néanmoins, les faibles corrélations entre variables ainsi que le comportement indépendant des « *espaces verts* » laissent supposer de nombreuses situations particulières. Le dépouillement de la C.A.H. doit faire apparaître à la fois des types répondant à un schéma global et des types qui s'en extraient. Ces conclusions restent donc à vérifier par la représentation cartographique des résultats.

## 2.2. Des résultats cartographiques probants pour une approche innovante

Les résultats de la C.A.H. ont ensuite donné lieu à une spatialisation de l'information. Compte tenu du caractère expérimental de la démarche, nous avons tenu à présenter l'ensemble des possibilités cartographiques. C'est pourquoi, guidés par les résultats du dendrogramme présenté en **figure V.4.** réalisé sur l'échantillon aléatoire, nous avons successivement retenu une classification en 3, en 5 puis en 6 classes. La trois figure suivante présente les profils moyens de chacun des types en fonction de la classification retenue (3, 5 et 6 classes).

La **figure V.10.** commence par caractériser l'ensemble des différents types des trois classifications possibles. Un graphique présente les valeurs de chacun des types

présentées sous forme d'écart à la moyenne. Ceci permet de comprendre les spécificités de chacun des types. Le **tableau V.2.** interprète à son tour, de manière plus qualitative, l'ensemble des typologies proposées.

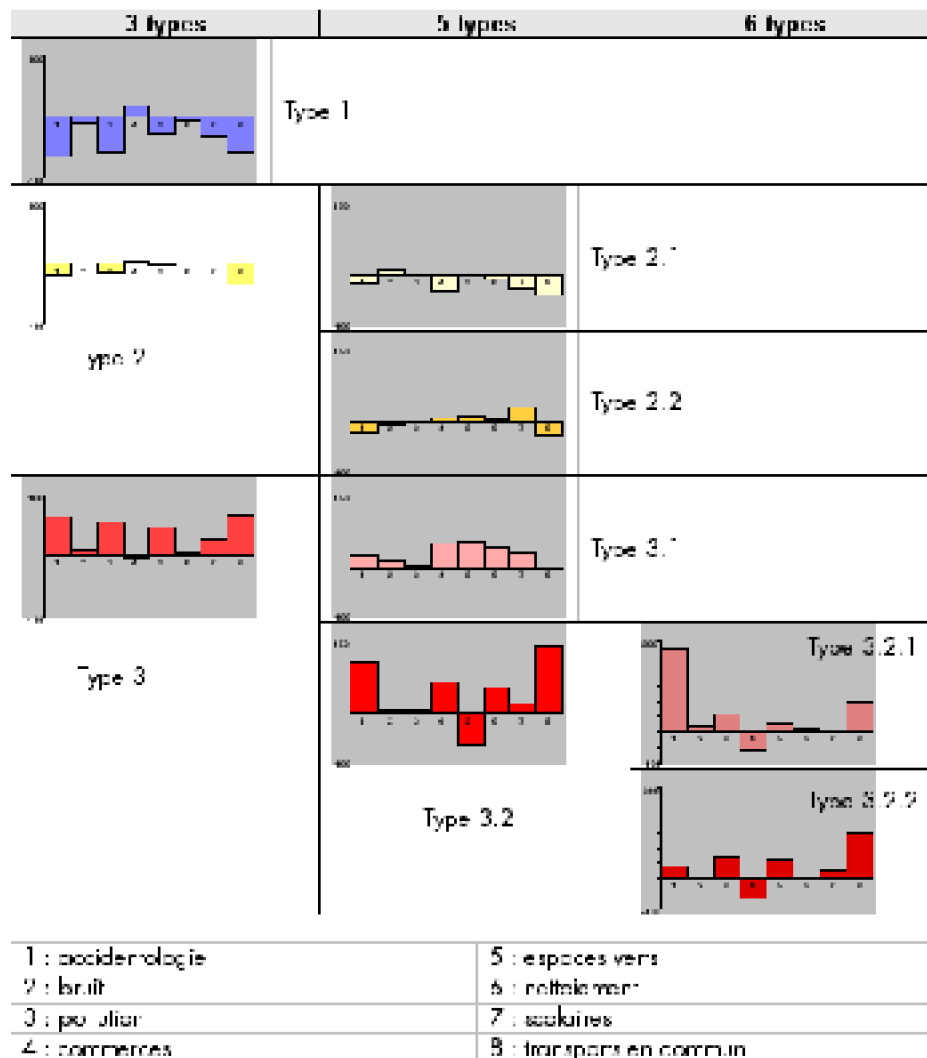


Figure V.10. Profils moyens des typologies (écart à la moyenne)

Tableau V.2. Interprétation des typologies

3 types	5 types	6 types
Type 1. : Faiblesse des critères « <i>accidentologie</i> », « <i>bruit</i> », « <i>pollution</i> », « <i>nettoisement</i> », « <i>commerces</i> », « <i>transports en commun</i> » et « <i>scolaires</i> ». Peu de services et relativement peu de nuisances. Bonne représentation des « <i>espaces verts</i> ».		
Type 2. : Niveau d'équipements et nuisances intermédiaires	Type 2.1. : Importance relative des nuisances automobiles et éloignement aux services, notamment « <i>scolaires</i> ».	
	Type 2.2. : Faiblesse plus relative des nuisances automobiles et importance relative des services (notamment « <i>scolaires</i> » et « <i>transports en commun</i> »).	
Type 3. : Importance de tous les critères mais hétérogénéité de l'influence des « <i>espaces verts</i> ».	Type 3.1. : Centralité (« <i>commerces</i> », « <i>transports en commun</i> », « <i>scolaires</i> ») relativement préservée des nuisances automobiles, forte présence des « <i>espaces verts</i> ».	
Beaucoup de services mais beaucoup de nuisances.	Type 3.2. : Centralité fortement dotée en services et équipements mais marquée par la faiblesse des « <i>espaces verts</i> ».	Type 3.2.1. : Centralité de grands axes (importance des commerces et services) avec fortes nuisances automobiles (« <i>accidentologie</i> » particulièrement marquée)
		Type 3.2.2. : Centralité très bien dotée en « <i>commerces</i> » et « <i>transports en commun</i> », relativement préservée des nuisances automobiles (mais forte « <i>accidentologie</i> »).

© BARBARINO-SAULNIER Natalia, 2005.

Ce tableau descriptif est fondamental dans la mesure où il permet de comprendre l'ensemble des typologies et sert, par conséquent, de légende au jeu de cartes présenté ci-après.

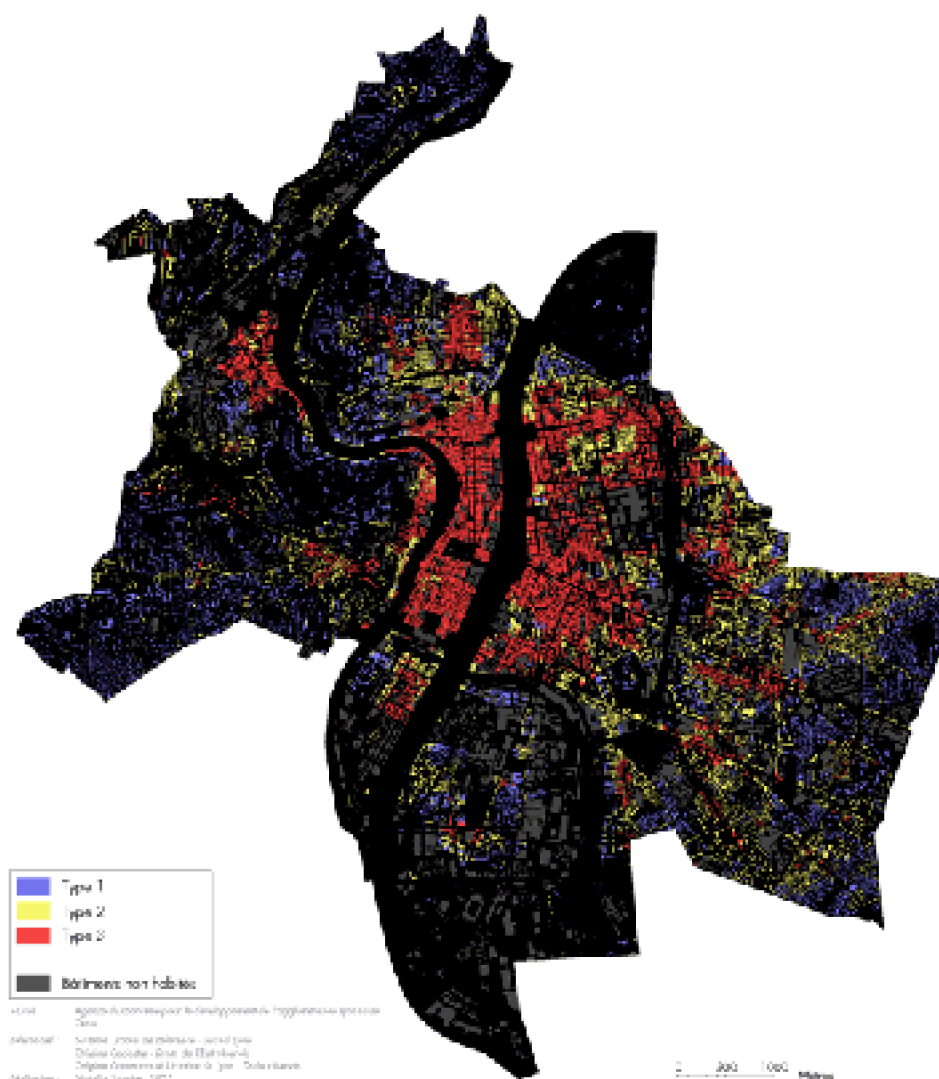
La **carte V.13.** présente les résultats de l'analyse multicritère répartis en 3 types. Cette première exploitation permet de choisir « *grossièrement* » l'organisation spatiale des bâtiments de la ville de Lyon en fonction des 8 critères de qualité de vie retenus. La répartition est relativement schématique. Nous distinguons en effet des secteurs de centralités avérées, des zones plus périphériques en marge de la commune et entre les deux, des secteurs plus intermédiaires.

Ces centralités couvrent la quasi-totalité de l'hypercentre (de la Presqu'île, 2<sup>ème</sup> arrondissement, aux pentes de la Croix-Rousse, 1<sup>er</sup> arrondissement, en passant par le secteur de part et d'autre du cours Charlemagne, 2<sup>ème</sup> arrondissement, le centre de la Croix-Rousse, de part et d'autre de la Grande rue de la Croix-Rousse, 4<sup>ème</sup> arrondissement), une large part de la rive gauche du Rhône (du début de l'avenue Berthelot, 7<sup>ème</sup> arrondissement au secteur Franklin Roosevelt/Vitton, 6<sup>ème</sup> arrondissement, en passant par le large secteur de Gambetta/Jean Jaurès/Maréchal de

Saxe, limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements). À cela s'ajoute des centralités plus secondaires comme par exemple le centre de Vaise (9<sup>ème</sup> arrondissement), le centre de Saint-Just (5<sup>ème</sup> arrondissement), ainsi que certaines centralités plus éparées situées à l'est de la commune (le secteur Thiers/Lafayette, 6<sup>ème</sup> arrondissement, les abords de la place Rouget de Lisle, 3<sup>ème</sup> arrondissement, le secteur Lumière/Monplaisir, limite entre les 3 et 8<sup>ème</sup> arrondissements). Ces bâtiments se caractérisent en moyenne par une forte valeur de l'ensemble des critères analysés. Il s'agit en effet de secteurs marqués par l'importance de leurs potentialités tout autant que par celle de leurs faiblesses. Ils connaissent en effet des valeurs moyennes maximum pour la variable « *accidentologie* » (5,1) pour le « *bruit* » (67,5), les « *commerces* » (80,2), le « *nettoisement* » (6.7), la « *pollution* » (48,4), les équipements « *scolaires* » (3) et les « *transports en commun* » (804 011).

À l'antipode de ce profil, se trouve le type 1 qui caractérise davantage la périphérie de la ville. Ces secteurs se caractérisent au contraire par les valeurs moyennes les plus faibles pour l'ensemble de la batterie d'indicateurs. Ces bâtiments sont marqués par ce que nous pouvons appeler « *le peu de tout* » : peu de services mais peu de nuisances. Il s'agit de zones résidentielles éloignées des avantages et commodités urbaines (éloignement des transports collectifs, déficit commercial, pénurie scolaire, effort de propreté moindre) mais qui bénéficient en contre partie de nuisances moindre (moins de pollution atmosphérique, moins de bruit, moins d'accidents de la circulation). À ces caractéristiques s'ajoute la présence relativement marquée des espaces verts. Comme nous le verrons par la suite au travers de deux autres représentations cartographiques, ce « type » de secteurs est stable. Qu'il s'agisse d'une classification en 3, 5 ou 6 types, celui-ci demeure statistiquement et géographiquement inchangé. Ces secteurs se localisent essentiellement en marge de la commune (au sud dans le secteur de Gerland, 7<sup>ème</sup> arrondissement, à l'ouest sur une large partie du 5<sup>ème</sup> arrondissement, au nord autour du secteur de Saint-Rambert, 9<sup>ème</sup> arrondissement, à l'ouest des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissements, ainsi que sur des zones plus éparées de l'est de la commune, 3<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements).





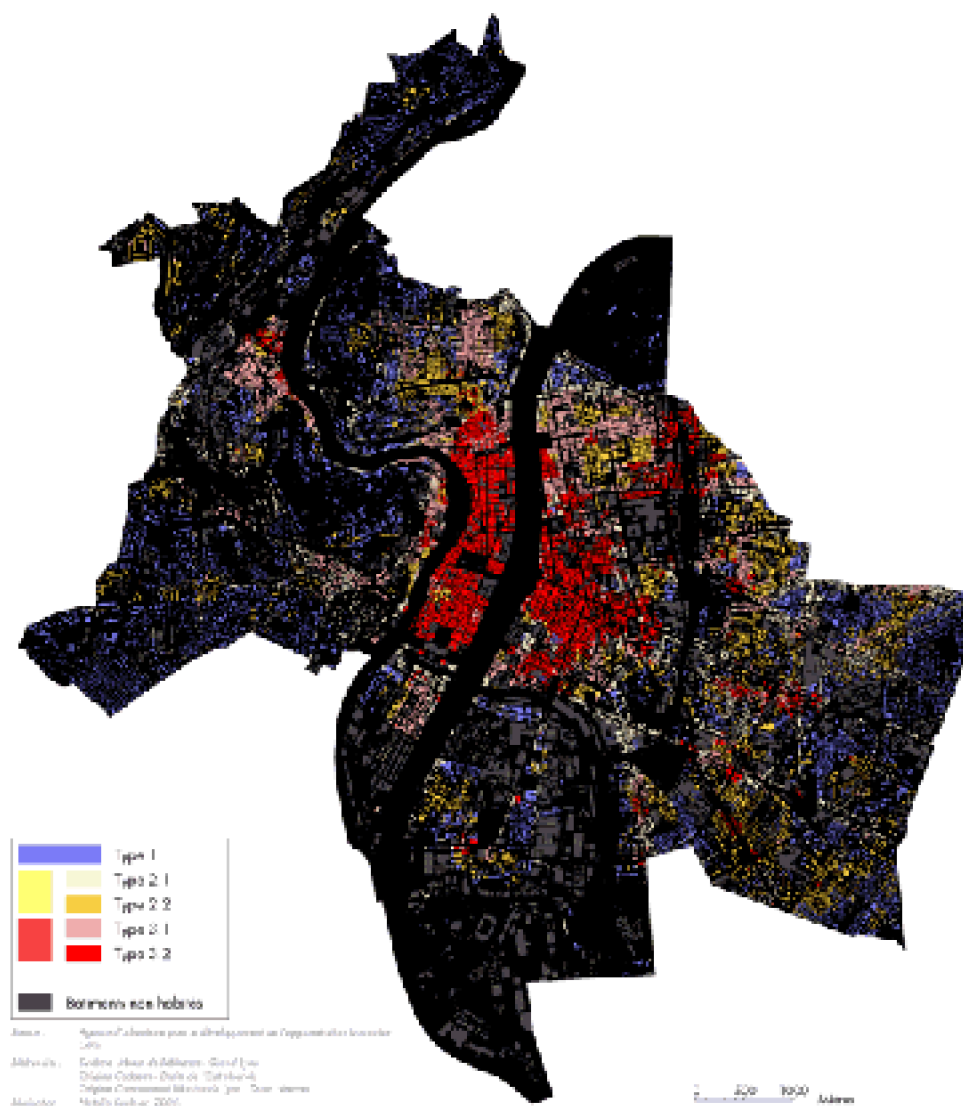
*Carte V-13 : analyse multicritères en 3 types*

Entre ces deux profils se trouve celui que nous pourrions qualifier de « *ventre mou* ». Il s'agit d'entités pour lesquelles les valeurs restent intermédiaires. Au regard de l'ensemble des critères de qualité de vie étudiés, les secteurs de type 2 bénéficient à la fois d'un niveau de services et équipements moyens (par rapport aux autres situations observées) et d'un niveau de nuisances intermédiaires (accidentologie, qualité de l'air, bruit). Ces secteurs forment alors un tissu interstitiel entre les centralités et les secteurs plus périphériques.

La **carte V.14.** présente les résultats de l'analyse multicritère en 5 types. Il semble essentiel de s'intéresser aux ruptures de la classification opérées par le passage de 3 à 5 types. En effet, comme nous l'avons précédemment évoqué, le type 1 caractérisant les secteurs les plus périphériques marqués par la faiblesse cumulée des atouts et des nuisances reste stable. Le profil statistique et la localisation des bâtiments habités concernés n'évoluent pas. Au contraire, les deux autres types se scindent chacun en deux sous-groupes.

Les secteurs de centralité se répartissent ainsi en fonction essentiellement de leurs disponibilités en espaces verts et de leurs expositions aux nuisances liées à la circulation automobile. Toutes proportions gardées, nous pouvons distinguer le type 3.1. qui se caractérise par des atouts avérés de la centralité (commerces et services, équipements scolaires, effort de propreté, capacité de déplacement en transports en commun) auxquels s'ajoute une forte présence des espaces verts, tout en étant relativement préservé des nuisances automobiles (accidentologie, bruit, pollution).

Cette nuance désigne essentiellement des secteurs de centralité secondaires comme le centre de Vaise, (9<sup>ème</sup> arrondissement), le centre de la Croix-Rousse (4<sup>ème</sup> arrondissement) ou le secteur Franklin Roosevelt/Vitton profitant de la proximité du parc de la Tête d'Or (6<sup>ème</sup> arrondissement). Le type 3.2. correspond alors à un renforcement du caractère de centralité. Les bâtiments habités qui le caractérisent sont par conséquent très fortement dotés en services et équipements mais subissent par là même les inconvénients inhérents à la circulation automobile et demeurent marqués par la faible présence des espaces verts. Géographiquement, ce type désigne tout particulièrement l'hypercentre lyonnais, à savoir la Presqu'île (de Perrache à l'Hôtel de Ville), le centre de la rive gauche (Jean Macé/Jean Jaurès/Gambetta/Maréchal de Saxe) ainsi que le secteur plus isolé des Brotteaux (6<sup>ème</sup> arrondissement). Quelques rares centralités secondaires apparaissent également sous ce profil, mais elles demeurent à la fois dispersées et peu nombreuses.



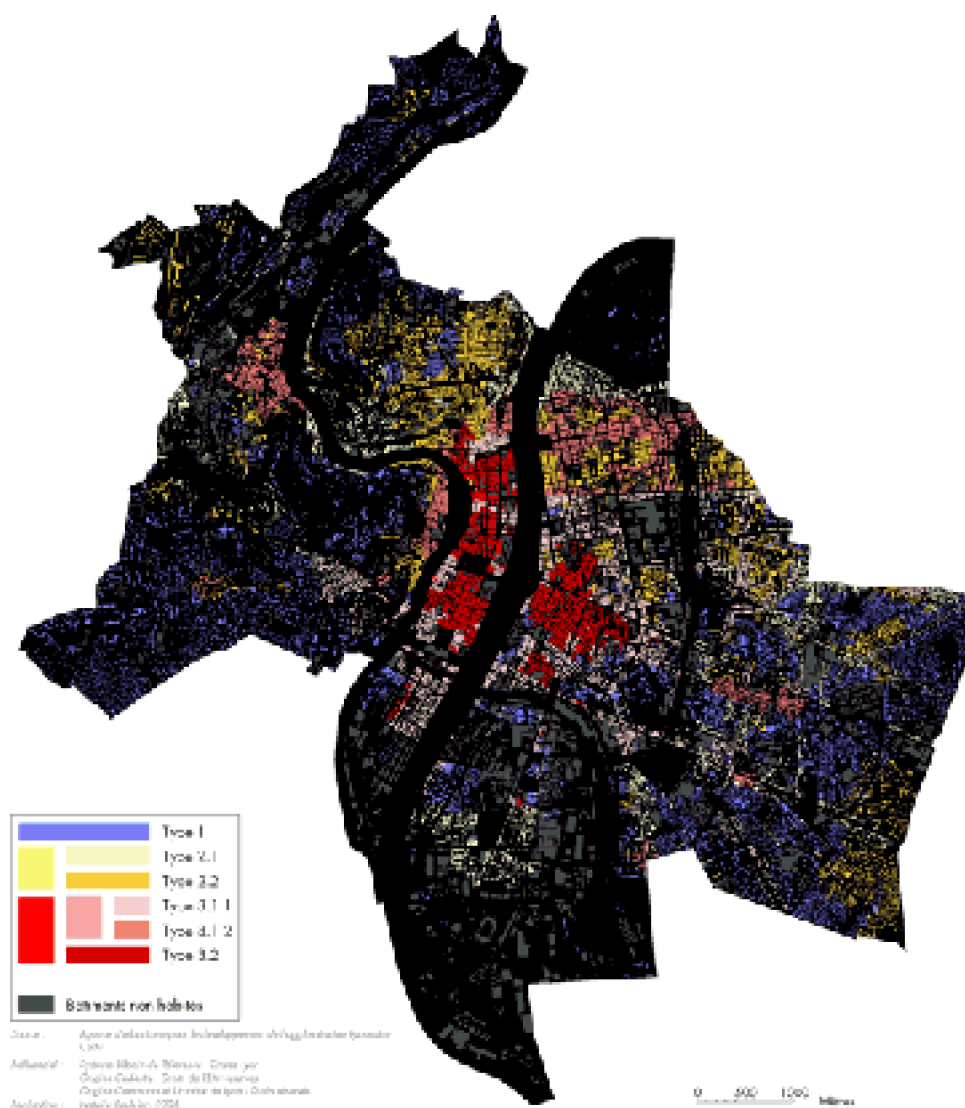
Carte V-14 : analyse multicritères en 5 types

Le « ventre mou » se divise également en deux profils distincts en fonction à la fois du niveau de l'exposition aux nuisances automobiles et de la disponibilité des commodités urbaines. Au regard de ces deux « groupes » de critères, il semble que la classification procède par cumul soit des avantages, soit des inconvénients. Pour le type 2.2., cela se définit de la manière suivante. Toutes proportions gardées, les secteurs déplorant une importance relative des nuisances automobiles supportent également un éloignement relatif aux équipements, services et commerces. Au contraire, les secteurs pouvant se satisfaire d'une faiblesse plus relative des nuisances automobiles bénéficient également d'un niveau relatif de services et d'équipements. L'identification de ces deux profils montre l'existence d'un tissu urbain intermédiaire « préservé » au regard des 8 critères de qualité de vie observés et d'un tissu intermédiaire de « grands axes » plus dégradé. Le type 2.2. désigne essentiellement des secteurs résidentiels de profil moyen. Le type 2.1. caractérise davantage des secteurs déplorant l'éloignement aux atouts du centre (éloignement aux transports en commun, déficit commercial, pénurie scolaire, effort

de propreté moindre) sans pour autant bénéficier des avantages de cette localisation excentrée car proches des grandes artères de circulation automobile. C'est par exemple le cas des bâtiments situés de part et d'autre de l'avenue Lacassagne (3<sup>ème</sup> arrondissement), sur une partie de l'avenue Berthelot (7<sup>ème</sup> arrondissement) ou proches de la route de Vienne (8<sup>ème</sup> arrondissement).

Finalement, cette classification en 5 types donne parfois lieu à un mitage spatial. Bien que les secteurs centraux se structurent autour d'entités clairement identifiables, l'est de la commune, par exemple, laisse transparaître un emboîtement complexe des profils. Dans le détail, cette représentation cartographique montre la qualité de la précision de la restitution de l'information. Les différents profils déterminent par conséquent la spécificité d'îlots de taille réduite et de linéaires très précis.

La **carte V.15.** approfondit encore le niveau de précision de l'information. Les résultats de l'analyse multicritère répartis en 6 types fournissent des clefs de lecture nouvelles quant à la structuration des secteurs centraux de la ville de Lyon. En effet, entre la classification en 5 types et celle en 6 types, quatre profils restent stables : le type 1 dit de « *périphérie* », le type 2.1. dit « *intermédiaire dégradé* », le type 2.2. dit « *intermédiaire préservé* » et le type 3.1. dit de « *centralité préservée* » restent inchangés.



Carte V-15 : analyse multicritères en 6 types

Seul le profil 3.2. dit de « *centralité* » se divise en deux types. Nous distinguons par conséquent le type 3.2.1. caractérisé par des secteurs centraux structurés autour de grands axes. Ces zones bénéficient par conséquent des atouts inhérents à leur localisation centrale (« *commerces* » (80,2), « *transports en commun* » (1 045 433), effort de propreté (5,9), équipements scolaires (2,4)), bien que ceux-ci soient plus relatifs (au regard du groupe duquel le profil est issu) mais déplorent à l'inverse de fortes nuisances dues à la circulation automobile (record des valeurs de pollution (51,2), de bruit (70,1), et phénomènes accidentogènes particulièrement marqués (11,6)). Les secteurs concernés par ce profil correspondent essentiellement aux bâtiments habités localisés le long des grandes voies centrales de circulation. C'est par exemple le cas de ceux situés au bord de l'avenue Jean Jaurès (7<sup>ème</sup> arrondissement), du cours Gambetta (limite entre les 3<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> arrondissements), de l'avenue Maréchal de Saxe (6<sup>ème</sup> arrondissement) et des quais du Rhône coté Presqu'île (2<sup>ème</sup> arrondissement).

Cette classification permet également d'identifier le type 3.2.2. qui s'apparente à un

profil typique d'hypercentre urbain. Ce profil se caractérise par une concentration maximale des commodités urbaines. Toutes les potentialités offertes par la ville sont dans ce cas accessibles et le niveau de services et d'équipements est particulièrement élevé (avec des valeurs record pour les potentialités commerciales (85,3), le nettoyage (7,44) et les capacités de déplacement en transports en commun (1 333 902)). Ce profil met en avant les avantages de la centralité sans pour autant pâtir de ses inconvénients car suffisamment éloigné des voies structurantes de circulation. Ce profil fait donc état d'une relative mais sélective préservation des nuisances automobiles. Ces secteurs bénéficient en effet, toutes proportions gardées au regard de leur localisation, d'une exposition plus limitée à la pollution atmosphérique et au bruit de la circulation automobile, mais ils restent néanmoins très fortement soumis aux phénomènes accidentogènes (valeur de 4,4). Ce type 3.2.2. caractérise les territoires, en retrait des grands axes de circulation, de l'hypercentre (de Perrache à l'Hôtel de Ville) et de son prolongement en rive gauche sur le secteur Saxe/Gambetta. Ces secteurs concentrent l'activité et les services et bénéficient de leur attractivité commerciale pour polariser les flux de population. Ce dynamisme et cette attractivité semblent être une explication plausible au caractère accidentogène de ces polarités.

Finalement, cette classification en 6 types permet de préciser notre connaissance de la structure urbaine de la ville de Lyon. Cette typologie permet en effet de hiérarchiser les bâtiments habités en fonction des spécificités de leur voisinage. C'est en étudiant la « *position* » de chacune de ces entités aux regards des différents critères de qualité de vie préalablement identifiés que l'occasion nous est donnée de repérer les cadres de vie lyonnais en fonction de l'agencement de leurs qualités et de leurs carences. La précision et la cohérence des résultats obtenus viennent confirmer la pertinence de notre démarche. Cette analyse multicritère offre par conséquent la possibilité de transcender l'approche thématique au profit d'une vision transversale non pas de la qualité de vie proprement dite (puisque nous n'identifions pas, dans ce cas, des niveaux différenciés de qualité de vie quotidienne) mais de l'organisation spatiale des critères qui la structurent. Cette perspective de synthèse permet par conséquent de faire évoluer cette image parfois fantasque d'une évaluation globale et quantitative de la qualité de vie. En se donnant la possibilité de construire une image croisée de la qualité de vie, l'expérience menée sur le territoire lyonnais fait la démonstration de la faisabilité technique, de la validité scientifique et de la pertinence des résultats produits. Ces résultats sont d'ailleurs largement confirmés par les connaissances de terrain qui peuvent intuitivement être mobilisées.

Suite à ces trois analyses multicritères et toujours dans le cadre d'une expérimentation des procédés et des modes de restitution de l'information, nous avons cherché à faire évoluer la représentation cartographique des derniers résultats obtenus. Pour ce faire, nous avons utilisé une application de MapInfo permettant d'obtenir une couche jointive en tout point du tissu urbain. La couche d'information représentant le bâti a été convertie en polygone (chaque polygone conservant la valeur de son type). Grâce à la méthode des polygones de Voronoï, nous avons pu affecter de manière jointive et continue la donnée de chaque bâtiment à un objet surfacique issu sur la forme initiale du bâti. Ce procédé permet d'obtenir une zonation complète et renseignée du territoire. La **carte V.16.** présente ainsi les résultats de la classification en 6 types selon ce mode de



représentation peut alors faciliter l'appréciation visuelle de l'information. Le mitage est dans ce cas moins perceptible et entrave moins la compréhension générale du phénomène. Cependant, l'absence du bâti nuit, à notre sens, à l'appropriation de l'information. La connaissance semble coupée de son lieu d'ancrage, de son armature urbaine.

L'objet de cette comparaison n'est pas d'acter sur la meilleure représentation cartographique. Il s'agit de mettre en débat des modes de représentation différents pouvant se compléter, s'enrichir et servir à des cibles distinctes. Ces expérimentations d'analyse multicritère de la qualité de vie, obtenues par procédé simple d'approche cumulative ou par analyse multivariée, montrent à la fois la faisabilité d'une telle approche (faisabilité technique malgré la taille importante de l'échantillon d'étude) et la pertinence des résultats obtenus. Bien que nous n'ayons pu donner un seul visage à la qualité de vie lyonnaise, ces développements ont néanmoins permis de produire des images transversales et complémentaires de la qualité de vie quotidienne. Le « *territoire parfait* » n'existe pas. Ces analyses permettent par conséquent d'introduire la notion de « *relativité* » de la qualité de vie qui reste fonction des priorités, des arbitrages, des choix de vie, des situations familiales,... Finalement, c'est la compréhension de la structuration et de l'agencement des différents critères de qualité de vie entre eux, en termes de complémentarité, de compensation, de cumul qui renseigne sur la qualité de vie elle-même.

## **CHAPITRE III. De l'outil d'expertise à l'instrument de communication : regard introspectif sur cette méthode d'évaluation de la qualité de vie**

Il est à présent temps de nous interroger sur les tenants et les aboutissants des résultats de cette méthode. Un questionnement introspectif s'impose. Au-delà du projet de recherche qui nous incombe, il convient d'envisager la portée de nos travaux. Evaluer la qualité de vie, mais pour qui, pourquoi ? Quelles sont les incidences d'une telle démarche ? Quelles mobilisations engendre-t-elle, à quelles fins ? Quelles sont les lacunes d'un tel travail, quelles brèches avons-nous laissé entrouvertes ? Quels sont les développements possibles d'une telle approche et surtout quelles en sont les limites ? Autant de questions que nous sommes en droit de nous poser et auxquelles nous tacherons, tant que possible, d'apporter une réponse ou au moins les prémises d'un éclaircissement.

### **1. Une méthode d'évaluation au service de l'observation**

---

L'évaluation de la qualité de vie quotidienne, à travers l'expérimentation menée sur la ville de Lyon, démontre que cette initiative dépasse largement l'élaboration du simple diagnostic thématique. La méthode mobilisée et les résultats qu'elle produit mettent ainsi



en place les conditions préalables à un véritable processus d'observation urbaine. Les observatoires sont chargés de rassembler, d'analyser et de diffuser les informations et les données relatives à une problématique précise. La production de notre recherche entre dans ce champ de l'observation urbaine et propose à cet égard deux niveaux distincts d'analyse. Le premier concerne l'évaluation des caractéristiques et des potentialités territoriales alors que le second correspond à l'évaluation des préoccupations citoyennes.

### **1.1. Les premières pierres d'un observatoire de la qualité de vie urbaine**

Cette méthode d'évaluation permet de centraliser les premiers éléments nécessaires à l'observation de la qualité de vie urbaine. Cette démarche offre de ce fait la possibilité de coordonner, avec un même degré d'exigence et selon un système de référence géographique comparable, une somme non négligeable d'informations permettant une hiérarchisation homogène des espaces de vie. Les données de gestion locale sont ainsi rassemblées aux côtés de connaissances relatives au fonctionnement urbain. Ce procédé permet, à partir d'analyses thématiques, de tendre vers la capitalisation d'états des lieux. L'aboutissement de ce travail de recherche fixe les fondations d'une connaissance globale du territoire lyonnais au regard des disparités spatiales des éléments qui structurent la qualité de vie. Ce fond de connaissances permet la mise en place des principaux jalons d'une veille sur l'ensemble des thématiques jugées nécessaires à la qualité de vie quotidienne. Cette capitalisation raisonnée de l'information permet de porter un regard à la fois éclairé et vigilant sur l'ensemble du territoire et contribue par conséquent à la compréhension de la ville.

Cependant, la question fondamentale que posent les observatoires réside dans la continuité de la démarche. L'enjeu est alors de considérer avec une attention suivie les critères de qualité de vie. Cette investigation attentive des phénomènes, sans volonté initiale de les modifier, nécessite cependant un ancrage temporel. L'observation des caractéristiques intrinsèques des cadres de vie est en soi une connaissance essentielle, mais l'évolution des tendances représente un enrichissement indéniable du processus d'étude et de réflexion. L'essence même de l'observation urbaine est de pouvoir suivre les mutations de la ville dans la durée et de comprendre ainsi les changements qui affectent la structure urbaine. Cet outil d'observation pose le problème crucial de la pérennité de l'information et de la réactualisation des données et interroge donc sur la continuité de la connaissance. La viabilité d'un tel dispositif nécessite en effet une démarche permanente de mise à jour des variables afin de mesurer les processus d'amélioration, les phénomènes de dégradation ou la constance des conditions initialement observées. Cet exercice lourd d'évaluation de la qualité de vie quotidienne constitue par conséquent le degré zéro d'une procédure qui pour être réellement efficace doit s'accompagner d'un investissement à plus long terme. Il est alors nécessaire de passer de la photographie à la véritable observation. Le suivi dans le temps des différents indicateurs de la qualité de vie s'inscrit donc dans la continuité « *naturelle* » de la démarche qui vient d'être menée. Ce travail induit finalement la formalisation d'un observatoire durable de la qualité de vie urbaine capable de dresser un bilan objectif des potentialités et des carences de l'espace habité et de rendre compte des évolutions susceptibles de marquer le tissu urbain.

## 1.2. De la connaissance des perceptions citoyennes au baromètre sociétal

Cette méthode d'évaluation de la qualité de vie, au delà de l'élaboration d'un état initial des caractéristiques offertes, propose une base de référence pour l'analyse du système perceptuel des acteurs de la ville. En questionnant directement les personnes qui pensent, font et vivent la ville sur les critères qu'ils jugent nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne, la démarche entreprise permet de cerner les préoccupations actuelles des habitants et des acteurs professionnels. Le regard porté sur les fondements de la qualité de vie quotidienne renseigne de manière plus large sur la société elle-même. Seulement, celle-ci n'est pas figée, elle évolue certes lentement mais imperceptiblement. Comme nous l'avons préalablement précisé, cette méthode met en lumière des résultats dont il ne faut pas nier le caractère circonstancié. Les critères de qualité de vie présentés correspondent ainsi à des perceptions particulières et conjoncturelles marquées par une temporalité spécifique et façonnées par un contexte géographique propre. Certes, cette démarche permet d'identifier les critères jugés nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie quotidienne mais ils caractérisent les perceptions de cette notion à un temps « *t* » et s'appliquent uniquement au cas lyonnais. Cette connaissance des besoins et des aspirations ne peut en aucun cas être considérée comme constante ou universelle. Ces indicateurs sont en effet le reflet d'un système singulier de représentations. Comprendre ce qui façonne la qualité de vie permet par conséquent de saisir ce qui est important pour les individus et d'appréhender ce qui donne du sens à leur quotidien.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que ces éclairages évoluent dans le temps. Les éléments qui participent aujourd'hui à la qualité de vie quotidienne ne recouvrent pas totalement les exigences d'hier et seront sensiblement différents demain. L'enjeu est donc de suivre dans la durée les préoccupations sociétales qui donnent corps à la notion de qualité de vie. L'analyse dans le temps des systèmes perceptuels permet de mieux comprendre le monde qui nous entoure et de suivre l'évolution des besoins et des désirs du plus grand nombre. La reconduction de ce questionnement peut ainsi permettre de mesurer les évolutions sociétales en matière de qualité de vie quotidienne. Tel un baromètre des aspirations et des besoins individuels, cette méthode de prise de contact direct avec la population renseigne considérablement sur les représentations subjectives des citoyens. En plus de l'évaluation des disparités spatiales des conditions de vie, cette méthode met entre les mains de l'analyste la restitution synthétique des opinions consensuelles, des appréciations convergentes permettant ainsi de dessiner des systèmes de valeurs partagés par un grand nombre d'individus. La mobilisation de cette connaissance perceptuelle permet donc de porter un regard éclairé et évolutif sur les projections de la société contemporaine. Qu'il s'agisse de considérer objectivement le milieu habité et d'apprécier les conditions de vie du territoire ou d'examiner les constructions perceptuelles de la société, cette méthode propose des outils concrets d'observation.

Cependant, la matérialisation de ces instruments de mesure ne constitue pas le seul atout de cette démarche. Elle offre également des apports moins formels mais tout aussi fondamentaux pour approfondir notre connaissance du tissu urbain. L'évaluation de la qualité de vie, tout d'abord envisagée comme une fin en soi, constitue également un

*prétexte* » efficace pour initier et fédérer autour d'une problématique cruciale des acteurs qui sans elle se seraient ignorés.

## **2. Un outil potentiel de mise en réseau et de dynamisme partenarial**

---

Cette recherche méthodologique d'évaluation de la qualité de vie intra-urbaine a eu des « *effets collatéraux* » bénéfiques. Au-delà de la formalisation de résultats probants, cette démarche a participé, sans initialement s'en rendre compte, à la mobilisation de professionnels qui n'avaient auparavant pas eu l'occasion de se côtoyer. Cette nécessité d'organiser le partage de la connaissance a eu deux origines bien distinctes. La première est d'ordre méthodologique. Il s'agit d'une polarisation axée sur les principes mêmes de la méthode d'évaluation de la qualité de vie et l'originalité de son expression géographique. La seconde est plus technique. Cette problématique de la qualité de vie et son évaluation ont ainsi permis d'associer des techniciens, des spécialistes thématiques, des pourvoyeurs de données intéressés par la démarche et favorables au partage des connaissances et des savoirs-faire. Cette étude a ainsi montré sa capacité à fédérer puis animer un réseau d'acteurs à la fois scientifiques et professionnels. Notion plurielle, la qualité de vie a suscité un vif intérêt et s'impose par conséquent comme la source d'un dynamisme partenarial à la fois multiple et nécessaire.

### **2.1. Mesurer de la qualité de vie : un projet qui génère la mise en réseau et le partage des connaissances**

Avant même la production des diagnostics urbains et la formalisation des résultats concernant les disparités spatiales des différents critères de la qualité de vie quotidienne, cette méthode d'évaluation a suscité des émulsions à la fois scientifiques et professionnelles. Le cadre institutionnel d'encadrement et de production de ce travail de recherche est sans contexte à la base d'une enrichissante connexion. De vocation à la fois scientifique et opérationnelle, cette recherche appliquée investit une problématique universitaire tout en répondant aux préoccupations opérationnelles des collectivités locales. L'élaboration d'une recherche appliquée alliant rigueur scientifique et exigence technique d'opérationnalité a suscité un vif intérêt. Comme nous l'avons déjà évoqué, la qualité de vie a été reconnue comme une notion fédératrice. À cet égard, nous avons pu vérifier son pouvoir rassembleur. La problématique de la qualité de vie quotidienne et le projet de son évaluation ont ainsi motivé de nombreux échanges interprofessionnels. Cette recherche méthodologique, de ses balbutiements à sa finalisation, a joué un rôle moteur pour le partage des connaissances. Cette expérimentation jugée novatrice a ainsi rapidement été sollicitée par des réseaux d'acteurs très différents. Elle a ainsi permis de mobiliser un public aux multiples compétences et de débattre sur des éléments essentiels concernant l'observation urbaine, la construction d'indicateurs, les méthodes d'analyse et de réflexion intra-urbaine, les fondements méthodologiques de l'évaluation de la qualité de vie ou les outils de sa mesure.

Dans un premier temps, nous avons été sollicités, en juin 2002, pour participer au colloque « *Indicateurs de développement durable* » organisé par le Grand Lyon dans le cadre du programme européen PASTILLE (Promoting Action for Sustainability Through

Indicators at Local Levels in Europe). Ce colloque avait pour vocation de susciter un débat entre différents types d'acteurs confrontés à la question de la mesure en général et à celle de la mise en œuvre d'indicateurs en particulier. L'émergence de la thématique de développement durable, au travers de l'exigence d'évaluation qu'elle suppose, renforce la nécessité d'élaborer des indicateurs. Le premier atelier de ce colloque se proposait de convier un large public (élus, techniciens des collectivités locales et des bureaux d'études, chercheurs, citoyens) afin de débattre autour des questions concernant l'élaboration et l'utilisation des indicateurs. L'objet était alors de mettre à jour les différents types d'offre et de demande générés par ces outils d'observation. Le second atelier avait pour but de faire le point sur la question de la comparaison (pour ne pas dire du palmarès) qui apparaît comme une tentation sinon une des perspectives de l'usage des indicateurs. La diversité des définitions et usages des indicateurs était l'un des points de départ de la réflexion des organisateurs du colloque. S'interroger sur les indicateurs de développement durable a conduit les débats sur les indicateurs de la qualité de vie. L'expérience menée au sein de la ville de Marseille et l'analyse concernant les palmarès des villes élaborés par la presse en fonction de différents « *niveaux de qualité de vie* », nous ont permis d'exposer notre démarche d'identification d'indicateurs de mesure et d'en expliquer la légitimité.

Pour mener à bien notre projet d'évaluation de la qualité de vie, nous avons clairement expliqué notre refus d'utiliser des indicateurs déterminés a priori. Nous avons par conséquent présenté les rouages de leur identification. Nous avons ainsi légitimé le choix des critères de qualité de vie par la connaissance des représentations des acteurs interrogés. En interrogeant directement les individus (professionnels et citoyens) sur les éléments qu'ils jugent nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie, l'occasion est donnée de justifier avec poids et assurance la construction des différents indicateurs de la qualité de vie lyonnaise. La présentation de cette démarche a recueilli un écho fort favorable. Cette alternative de construction transversale des indicateurs d'évaluation s'est imposée par sa pertinence et son efficacité. Il a été admis que cette méthode d'élaboration critériologique partagée permet à l'analyste d'asseoir ses travaux de mesure sur des matériaux à la fois rationnels, légitimes et justifiables. « *Nombre d'intervenants et de participants plaident pour une ouverture du processus de construction des indicateurs, voire pour une co-production de ces derniers par le biais d'une participation active de tous les acteurs : élus, scientifiques, techniques et citoyens. Cette ouverture mettrait à mal la dissymétrie des relations entre savants et profanes, élaboration et diffusion, pédagogie et compétence, ... caractéristique des modalités actuelles de construction des indicateurs. En d'autres termes, la validation claire d'indicateurs approximatifs est jugée préférable à un parachutage d'indicateurs élaborés de manière cloisonnée* »<sup>186</sup>. L'opportunité qui nous a été donnée d'exposer les principes méthodologiques de notre recherche, nous a permis de mesurer la richesse de notre démarche. La validité des indicateurs est apparue, au cours de ce colloque, comme une question fondamentale à laquelle nous avons en partie trouvé une réponse.

Dans le cadre des XIV<sup>èmes</sup> journées scientifiques de la Société d'Ecologie Humaine (S.E.H.) de l'Université de Provence-Centre Saint Charles (Marseille), nous avons ensuite

---

<sup>186</sup> Grand Lyon, 2002, Synthèse des actes, Colloque « Indicateurs de développement durable : jeux et enjeux ». 101 pages.

été contacté en juillet 2002 pour présenter nos travaux de recherche lors du colloque international intitulé « *La qualité de vie au quotidien : cadre de vie et travail* ». La S.E.H. est une société pluridisciplinaire pour la connaissance et l'étude des interactions entre l'homme et son environnement. L'objectif de ce colloque était d'envisager comment « *la qualité de vie est devenue un objet de connaissance scientifique pouvant servir de fondement à des programmes opérationnels et à des interventions concrètes, notamment dans les domaines des affaires sociales, de la santé, du travail, de l'aménagement* »<sup>187</sup>. Dans une optique très pragmatique, ce colloque voulait présenter un état des lieux des connaissances et des pratiques qui abordent, à travers le monde, la notion de qualité de vie. Il s'agissait d'instaurer une interaction entre ceux qui développent des expériences ou des actions en faveur de la qualité de vie et ceux qui entreprennent des recherches sur cette question. Ces journées de réflexion se sont ainsi attachées à parcourir les thématiques du cadre de vie et du travail à travers la présentation de recherches théoriques et d'études de cas.

Notre travail a été présenté dans le cadre des réflexions menées sur les méthodes et les indicateurs nécessaires à la mesure de la qualité de vie. Aux côtés d'expériences conduites au Canada, en Allemagne, au Brésil, en Belgique et de plusieurs études françaises, l'occasion nous a été donnée de comparer notre approche aux recherches internationales. Tantôt appréhendée au travers des conditions matérielles de vie, de la qualité des cadres de vie, de la satisfaction et du bien-être, la qualité de vie oppose de manière récurrente sa dimension objective et subjective. La confrontation des différents travaux a permis de confirmer un objectif commun partagé par la majorité des intervenants : la recherche de l'intégration des caractéristiques objectives et subjectives de la qualité de vie. L'organisation du partage des connaissances a eu le grand avantage de positionner notre recherche dans une dynamique globale et partagée. Notre détermination à vouloir évaluer la qualité de vie au travers à la fois d'une approche subjective et objective correspond à une véritable volonté scientifique qui anime une large part du *corpus* universitaire traitant cette problématique. Nos travaux ont été retenus pour l'originalité de la démarche empruntée. En effet, les cas d'études présentés lors de ce colloque ont évoqué la possibilité d'intégrer sur le plan conceptuel et empirique ces deux approches afin de produire une vision plus générale de la qualité de vie et en ont illustré la faisabilité. Les exercices ont consisté à dresser une évaluation objective de la qualité de vie en utilisant des critères d'évaluation préalablement définis par les analystes. Ces résultats objectifs ont ensuite été comparés à l'évaluation subjective du bien-être des habitants par le biais d'enquêtes auprès de la population. L'expérimentation menée sur la ville de Lyon a cependant utilisé un angle d'approche fondamentalement différent de ceux exposés. Notre volonté de construire les critères de la qualité de vie sur la connaissance subjective des représentations citadines, puis de baser le diagnostic sur ces indicateurs a été accueillie comme une véritable innovation. Le processus qui consiste à « *objectiver le subjectif* » est ainsi apparue comme une alternative audacieuse mais conceptuellement efficace. Ces journées ont par conséquent permis de positionner notre démarche par rapport à un échantillon international d'expérimentations. Elles ont également concouru à

---

<sup>187</sup> Société d'Ecologie Humaine, juillet 2002, XIV<sup>èmes</sup> journées scientifiques de la SEH. Colloque international, « La qualité de vie au quotidien : cadre de vie et travail ». Marseille, 49 pages.

faciliter la mise en réseau et la formalisation d'échanges d'expériences entre professionnels investissant de manière dissemblable un même objet.

Cette méthode d'évaluation a également attiré l'attention du Réseau R.E.S.P.E.C.T. (Référentiel d'Evaluation et de Suivi des Politiques Environnementales des Collectivités Territoriales). Cette association regroupant une trentaine de collectivités de l'Union Européenne (villes, communautés urbaines, départements, régions) a pour objet, dans les domaines de l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques territoriales des collectivités, d'entreprendre tous types d'actions ayant notamment pour finalité « *l'aide à l'utilisation, la diffusion et au développement d'outils d'évaluation des politiques territoriales* »<sup>603</sup>. Cette association est animée par la volonté de promouvoir les actions, les méthodes et les pratiques « *exemplaires* » ou « *innovantes* » des collectivités membres tant auprès d'autres collectivités qu'auprès d'instances nationales et européennes. « *Basé sur le partage d'expériences, l'échange de pratiques entre collectivités partenaires et le fonctionnement en réseau, ce projet a permis la mise à disposition d'un outil de suivi et de pilotage des politiques environnementales, transférables à toutes collectivités* »<sup>188</sup>. Comme l'explique la plaquette de présentation de l'association jointe en **annexe 9**, cette structure se propose, entre autres, de développer de nouveaux outils et méthodologies liés à l'évaluation environnementale des politiques des collectivités locales. Elle axe son action sur le développement de partenariats entre collectivités françaises et européennes pour favoriser le montage et la réalisation de projets communs relatifs à la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques environnementales locales. En octobre 2002, nous avons ainsi été contactés pour mettre à la disposition de ce réseau les premiers résultats de nos travaux de recherche. Cette opportunité, au-delà de l'assurance de la reconnaissance de nos travaux, est apparue comme une véritable confirmation du caractère opérationnel de notre démarche. L'intérêt porté à notre travail par ce réseau partenarial constitue la preuve que la problématique de la qualité de vie demeure une préoccupation politique avérée des collectivités locales. Le projet de son évaluation est, de plus, apparu comme une pratique capable d'intéresser différentes collectivités territoriales. Cette mobilisation a attesté de l'enjeu que représente la qualité de vie pour les orientations et les actions politiques locales et témoigne du pragmatisme et de la faisabilité de notre méthode d'évaluation.

Notre problématique et la méthode d'évaluation qu'elle a suscitée nous ont permis de travailler en étroite collaboration avec l'équipe du CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) en charge de l'observation urbaine (Département Urbanisme). Cette coopération tout d'abord initiée par l'échange des principes méthodologiques de cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne, a ensuite donné lieu à notre participation au séminaire de l'observation urbaine concernant les « *Outils et méthodes pour l'intercommunal* ». Organisé dans le cadre du « *Programme Acteur* »<sup>189</sup> mené par le CERTU en tutelle avec la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) et l'INSEE, ce séminaire de l'observation urbaine du 30 octobre 2003 a privilégié l'échange entre professionnels de différents horizons, partageant des enjeux méthodologiques et techniques communs

---

<sup>188</sup> Site Internet de l'association : [www.respect.asso.fr](http://www.respect.asso.fr)

autour de la connaissance de l'échelle infracommunale. L'objectif de ce séminaire était d'organiser une plateforme d'échanges d'expériences et de méthodes partenariales relatives à l'analyse intra-urbaine. Cette journée se proposait dans un premier temps d'aborder les problématiques spatiales de l'analyse infracommunale. L'enjeu était alors de s'interroger sur la nature du découpage de l'espace à retenir et d'évoquer la pertinence et les limites des échelles existantes. Nous avons été sollicités pour l'originalité de notre approche géographique. L'enjeu a été de démontrer qu'il existe un territoire pouvant avoir du sens pour ceux qui l'habitent tout en répondant aux exigences de la contrainte statistique nécessaire à l'observation urbaine. Nous avons ainsi expliqué les processus de construction de notre système de référence spatiale. Nous avons par conséquent montré que le test de différents découpages et diverses méthodes d'analyse (découpages statistiques comme les îlots et les IRIS, méthode du carroyage) a conduit à l'abandon de ces découpages traditionnels au profit de l'élaboration d'un terrain d'étude structuré autour du référentiel bâti et de son unité de voisinage. Nous avons démontré qu'il est possible d'investir l'échelle infracommunale et de travailler sur des terrains d'étude sensés, cohérents et statistiquement viables. Cette intervention nous a permis d'exposer une méthode d'analyse spatiale innovante qui a souligné la grande qualité et l'extrême précision du Système Urbain de Référence dont dispose la Communauté Urbaine de Lyon et qui représente une plus value inestimable pour cette approche de la qualité de vie. Notre participation à ce séminaire nous a également permis de valider, au moins en principe, auprès de l'INSEE, notre mode d'attribution des données statistiques issues du recensement de la population qui consiste à attribuer une valeur estimée à chaque bâtiment habité de l'îlot en fonction de sa volumétrie. Ce processus a été clairement identifié comme pouvant affiner la connaissance de la structure sociale à l'échelle infracommunale et éclairer par conséquent la compréhension de ce territoire. La nécessité de disposer pour l'observation urbaine de données locales a d'ailleurs été confirmée par les représentants de l'INSEE qui ont affirmé développer des principes d'analyse comparables. Ce séminaire a donc permis de mettre en débat les exigences géographiques de l'analyse intra-urbaine et de formaliser des échanges d'expériences enrichissantes.

Cette démarche de mesure de la qualité de vie urbaine s'est également imposée comme un élément moteur pour l'animation du partenariat des agences d'urbanisme. La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) a pour vocation de fédérer un certain nombre de réflexions et de formaliser l'échange des expériences menées au sein des agences au travers de « clubs » thématiques. Le club en charge des activités économiques appelé le « Club Eco-FNAU » s'est saisi de la problématique de la qualité de vie. Les membres du club ont constaté que la qualité de vie se trouve au centre d'enjeux territoriaux de premier ordre. Elle semble contribuer à la qualité urbaine et à l'attractivité des territoires. En tant qu'économistes, les professionnels des agences sont

---

<sup>189</sup> Ce programme d'Analyse Concertée des Transformations et des Equilibres Urbains (Acteur) a pour objectif « l'élaboration de méthodes et la mise en place d'outils permettant de rationaliser l'observation des mutations urbaines. Il s'appuie sur une approche transversale des problématiques concernées, en vue de sélectionner des indicateurs qui pourront être utilisés pour établir un diagnostic, comprendre l'évolution spécifique d'un territoire ou encore participer à la mise en place d'un projet de développement... ». Site Internet : [www.certu.fr/acteur](http://www.certu.fr/acteur)

de plus en plus sollicités par les acteurs des collectivités locales afin de mesurer la qualité de vie des territoires qu'ils administrent. À l'heure où les territoires luttent ardemment pour défendre une image valorisante et s'adonnent à une concurrence exacerbée, les notions de marketing urbain, d'attractivité, de qualité de vie intéressent par nature l'ensemble des élus. Seulement, les agences d'urbanisme sont majoritairement restées en marge de ces problématiques. Face à la pression de la demande politique et à l'inadaptation des réponses actuellement formulées par les agences, les économistes de ces structures ont choisi de s'interroger sur les différentes approches de la mesure de la qualité de vie.

Nous avons ainsi été sollicités pour présenter nos travaux de recherches lors du séminaire du club Eco-FNAU qui s'est tenu à Marseille les 8 et 9 juillet 2004. L'objectif de cette rencontre était de partager un certain nombre d'expériences liées à la mesure de la qualité de vie. Bien que constatant que de nombreux acteurs (universités, chercheurs, consultants, instituts nationaux de statistiques, ...) aient investi le champ de la qualité de vie en orientant leur démarche vers sa mesure, les organisateurs de ce séminaire ont initié ces journées de travail avec une réelle inquiétude : « *la diversité des démarches amène à s'interroger sur les causes, les usages et les méthodes d'évaluation liées à la mesure de la qualité de vie. L'analyse des tenants et des aboutissants des expériences en la matière interpellent sur la pertinence de cet exercice difficile dont le caractère « scientifique » ne fait pas l'unanimité. Au-delà des réserves méthodologiques, l'utilisation des résultats obtenus laisse parfois perplexe* »<sup>190</sup>. Le discrédit initialement porté sur l'exercice de la mesure de qualité de vie est directement lié aux classements des villes communiqués par la presse grand public. Les palmarès relatifs à la qualité de vie et au bien-être semblent ainsi cristalliser les possibles détournements des systèmes d'évaluation de la qualité de vie. Au-delà des problèmes méthodologiques et de l'interprétation des résultats, les débats se sont montrés préoccupés par les dérives liées à une « *mise en marchandisation* » des territoires. La représentation de la « *qualité de ville* » diffusée par les médias demeure la plus préoccupante : « *non pas parce que la presse-magazine généraliste soit forcément la plus critiquable dans ce domaine, mais tout simplement parce que c'est elle qui a le plus d'échos* »<sup>606</sup>. Les palmarès des villes édités par la presse semblent donc contribuer le plus activement à l'apologie ou la stigmatisation des territoires. Pour illustrer les dangers de cette tendance, le quotidien « *Libération* » a consacré un article intitulé « *Ville classée, ville cassée* » développant les « *dommages collatéraux* » occasionnés par le classement des villes. De longs débats ont ainsi été consacrés aux effets pervers des actes classant. Ces palmarès ont été accusés d'annihiler les efforts réalisés par un territoire et son équipe technique pour améliorer sa qualité de vie. « *En effet, par effet miroir, les villes mal classées renvoient à leurs habitants une image dévalorisée de leur territoire* ». Lors des échanges, P. FALGA, journaliste à l'Express et auteur de la majorité des classements des villes en fonction de leur qualité de vie, a reconnu les limites de l'exercice qu'il mène.

Cependant, l'ensemble des participants s'accorde à penser que refuser le classement des villes ne signifie pas qu'il soit pour autant nécessaire de « *casser le thermomètre* » et d'abandonner la mesure de la qualité de vie. Il est au contraire apparu essentiel que les agences d'urbanisme, trop longtemps en marge de ce type d'exercice, investissent ce

<sup>190</sup> Club Eco-FNAU, septembre 2004, Document de travail sur l'approche de la mesure de la qualité de vie, 11 pages.



domaine. Deux constats se sont alors imposés. Premièrement, la diversité des organismes qui se sont penchés sur cette question relève l'importance qu'occupe aujourd'hui la problématique de la qualité de vie dans notre société. Cette observation met en lumière l'absence remarquée du positionnement des agences d'urbanisme en la matière. En second lieu, l'évaluation de la qualité de vie semble être en capacité de « transcender les schémas d'observation » des agences. Pour cela, il convient qu'elles acceptent de renouveler leurs pratiques, consentent à élargir leurs champs d'investigation et se libèrent du « carcan des approches thématiques » : « ce n'est qu'au prix de la mise en place d'une approche transversale de l'observation que les agences seront en capacité d'investir le champ de la qualité de vie »<sup>606</sup>. La présentation de la méthode d'évaluation élaborée pour la ville de Lyon a démontré la faisabilité et la pertinence d'une telle démarche : « l'exemple de l'Agence pour le développement de l'agglomération lyonnaise montre que les agences ont leur mot à dire dans ce domaine »<sup>191</sup>. Notre exposé a ainsi fait la démonstration de l'opérationnalité de la mesure de la qualité de vie. Cette approche a été jugée capable de fournir les bases d'une expérimentation transposable à l'ensemble des agences intéressées : « ce qui ressort en priorité du débat est que les agences d'urbanisme doivent tirer partie de leur fonctionnement en réseau »<sup>607</sup>. Notre méthode d'évaluation de la qualité de vie a donc été jugée capable d'animer ce réseau partenarial et constitue par conséquent un apport conceptuel et méthodologique pouvant être partagé. Ce séminaire a donné la preuve de l'intérêt technique de notre approche, témoigne de la possible appropriation de la méthode par des instances opérationnelles au service de l'observation urbaine et démontre la possible reproductibilité de la démarche.

Cette méthode d'évaluation de la qualité de vie a enfin retenu l'attention de la Direction des Relations Internationales, du Tourisme et de la Coopération Décentralisée de la Ville de Lyon. Dans le cadre du réseau EUROUITES, la Ville de Lyon associée à la Ville de Porto s'est proposée de travailler sur le thème de la sécurité urbaine et de l'insertion sociale. Cette journée de travail organisée le 29 septembre 2004 avait pour objectif de formaliser le partage des expériences menées au sein des deux villes. Le champ d'investigation était alors assez vaste. Il s'agissait d'aborder les projets d'observation de la sécurité urbaine, les dispositifs de prévention en santé mentale et ceux élaborés en lien avec l'insertion sociale ainsi que les expériences de chacun en matière d'observation et d'évaluation de la qualité de vie. Nous avons par conséquent été sollicités pour animer les débats relatifs aux indicateurs de la qualité de vie et présenter la démarche d'évaluation lyonnaise. L'enjeu de cette journée était d'organiser le partage d'expériences, de comparer et d'enrichir chacune des démarches. Le Docteur I. MARTINS a présenté le projet de mesure de la qualité de vie élaboré par la municipalité de Porto<sup>192</sup>. Ce système d'évaluation a été mis en place pour améliorer la qualité de vie locale des habitants mais aussi pour améliorer et optimiser la gestion municipale. La Ville de Porto a donc expérimenté l'exercice de mesure de la qualité de vie en s'appuyant sur

<sup>191</sup> Club Eco-FNAU, septembre 2004, Document de travail sur l'approche de la mesure de la qualité de vie, 11 pages.

<sup>192</sup> PORTO CITY COUNCIL, 2004, Monitoring System on Urban Quality of Life. Coordinators : Isabel MARTINS, Luis DELFIM SANTOS, Studies and Planning Unit, Porto, 144 pages.

une batterie considérable d'indicateurs identifiés a priori. Les quatre domaines d'observation concernent les conditions de l'environnement (climat, espaces verts, nuisances sonores, ...), les conditions matérielles collectives (équipements scolaires, équipements de la santé, ...), les conditions économiques (marchés de l'emploi, unités de production, ...) et les critères en lien avec la société (données relatives à la démographique, l'éducation, la santé, la sécurité, ...). À partir de ces grands axes d'analyse, le projet a nécessité d'identifier les indicateurs les plus caractéristiques. Pour ce faire, l'ensemble de l'équipe municipale a participé à l'effort de mobilisation des données statistiques grâce à l'analyse de la disponibilité de l'information et à la structuration de l'échange de la donnée au sein des différents services municipaux. À l'issue de cette approche quantitative, une approche subjective par enquête auprès de la population a été menée pour savoir ce que les citoyens pensent de leur ville et d'éclairer la municipalité sur la hiérarchie des problèmes relatifs à la qualité de vie. Cette enquête est menée auprès de 2 400 ménages de quatre secteurs géographiques de la ville de Porto. Ce projet se propose ensuite de croiser les approches quantitatives et les résultats de cet audit des perceptions citadines.

Cette démarche d'évaluation de la qualité de vie des « *portuenses* » (les habitants de Porto) prend le contre-pied de l'étude élaborée sur la ville de Lyon puisque celle-ci se base sur les représentations des habitants et des professionnels pour identifier, en amont, les critères légitimes de la mesure de qualité de vie. Cependant, la présentation de ces deux initiatives et les débats qui leur ont fait suite témoignent à la fois de la nécessité et de la difficulté de l'évaluation de la qualité de vie. La mise en perspective des expériences menées au sein des villes de Porto et de Lyon confirme que les problématiques des uns et des autres (légitimité des indicateurs, disponibilité des données statistiques, comparaison des approches subjectives et objectives de la qualité de vie, ...) restent globalement identiques et tentent de répondre à un même objectif : « *comment construire des outils d'évaluation qui décrivent au mieux la réalité des phénomènes urbains ?* ». Cet échange a également permis d'interroger les acteurs présents, qu'ils soient politiques ou techniques, sur l'utilité et l'opérationnalité de ces observatoires et d'évoquer la nécessité d'organiser, de manière efficiente, l'intégration des diagnostics aux différents systèmes d'actions. Cette expérience nous a permis de prendre connaissance des modes de résolution de problématiques similaires aux nôtres, de promouvoir des échanges d'expériences et de participer au réseau des métropoles européennes.

Comme nous venons de le montrer, l'élaboration de cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne a été au centre d'une multitude d'échanges aussi variés qu'enrichissants. Sollicitée par des instances à la fois universitaires et professionnelles, sur des principes tantôt conceptuels, tantôt méthodologiques toujours afin d'optimiser l'observation urbaine et de promouvoir la mesure de la qualité de vie, cette démarche a été l'occasion de fédérer des réseaux d'experts très diversifiés. La mise en relation des problématiques, des outils, des méthodes, des savoirs-faire et des limites des travaux d'horizons divers a permis de formaliser l'échange et le partage d'expériences variées. Quelque soit le public ou l'objectif des rencontres, l'ensemble des séminaires auxquels nous avons été conviés ont permis à chacun de progresser tout en participant à la formalisation d'une réflexion sur la qualité de vie de plus en plus aboutie et consensuelle. Cette notion de qualité de vie demeure donc au cœur d'une dynamique de partage, de

confrontation, de complémentarité des expériences. Cependant, cette recherche de transversalité dépasse largement le cadre conceptuel et méthodologique. La dimension multithématique de la qualité de vie et la diversité des critères nécessaires à sa mesure induisent un rapprochement technique, cette fois. La réalisation de ce travail a donc été l'occasion de formaliser des collaborations plus techniques en fonction de la spécificité de chacun des indicateurs de qualité de vie.

### **2.2. Construction d'un réseau local d'acteurs pour la formalisation d'une collaboration technique**

L'élaboration de ce travail a donné lieu à la formation d'un réseau local d'acteurs participant aux réflexions techniques de construction d'indicateurs, permettant la mobilisation de données statistiques et l'échange de méthodes, ou sollicité pour la validation des procédés. La première démarche entreprise pour mener à bien cette évaluation de la qualité de vie a concerné la mise à disposition du fond de plan de la ville de Lyon. Pour cela, nous avons sollicité la Direction des Systèmes d'Information et de Télécommunications (DSIT) du Grand Lyon. Grâce à la collaboration de M. HENRISSAT et de C. PEYRARD, le service Information Géographique de la DSIT a mis à notre disposition les données cadastrales du Système Urbain de Référence à l'échelle de la ville de Lyon. Ce rapprochement avec les personnes en charge de la diffusion des données communautaires a permis de formaliser la mise à disposition du système de référence spatiale indispensable à la réalisation de notre travail. Par le biais d'une convention précisant les conditions d'utilisation des fichiers numériques appartenant à la Communauté Urbaine de Lyon, cette contribution technique a marqué le premier pas d'une étroite collaboration avec différents services du Grand Lyon.

Les échanges ont ensuite été plus thématiques. Les thèmes abordés n'ont pas tous suscité ou nécessité la même dynamique. Certaines problématiques ont été peu fédératrices, d'autres au contraire ont engendré une vaste mobilisation technique. Pour ne pas reprendre l'ensemble des échanges établis, des institutions sollicitées, des acteurs contactés et de ne pas répertorier l'ensemble des mises à disposition d'informations et du partage d'expériences préalablement évoqués, nous proposons d'illustrer la capacité fédératrice de cette méthode à travers les deux exemples les plus significatifs. L'appréciation des environnements sonores et l'évaluation de la qualité de l'air par la modélisation de la dispersion de la pollution atmosphérique ont en effet mobilisé un réseau d'acteurs spécialisés, complémentaires et techniquement incontournables. Ces champs d'investigation sont très spécifiques et nécessitent par conséquent des connaissances et des procédés particulièrement pointus. L'approche de ces deux thématiques a donc animé la construction d'un réseau d'experts.

L'évaluation des ambiances sonores a nécessité la mise à disposition de données spécifiques. Nous nous sommes ainsi rapprochés des services compétents afin d'expliquer la démarche entreprise et la nécessité d'appréhender les nuisances sonores pour mesurer de la qualité de vie quotidienne. L'information concernant le classement sonore des voies routières de Lyon est détenue par le service d'Hygiène et de Santé de la Direction de l'Ecologie Urbaine de la Ville de Lyon. Tout d'abord réticents quant à l'usage de leurs données, les professionnels de la Direction de l'Ecologie Urbaine ont consenti au

transfert de leur base de données numérique. Nous avons longuement développé notre projet auprès de F. PRADIER, responsable des études appliquées du service qui a elle-même défendu notre initiative auprès de son directeur, le Dr RITTER. La prudence a ainsi laissé la place à une collaboration productive. Après la formalisation des engagements relatifs aux conditions d'utilisation de l'information, ce rapprochement nous a permis de prendre connaissance des rouages de la base de données et des références bibliographiques nécessaires à sa compréhension.

Pour mener à bien la construction de la modélisation de propagation du bruit à partir du classement sonore des voies, nous nous sommes tournés vers le département Environnement, Air – Bruit – Nature du CERTU. Par son expertise, ses références bibliographiques et ses connaissances techniques en la matière, N. FÜRST a largement guidé notre démarche. Intéressée par l'initiative d'une modélisation simplifiée de propagation du bruit routier étendue à l'ensemble du territoire lyonnais, cette acousticienne a éclairé notre développement. Notre collaboration a permis d'élaborer les principes d'une modélisation de la propagation adaptée aux contraintes de notre diagnostic tout en respectant les fondements de l'acoustique.

Nous avons par la suite présenté l'ensemble de notre approche ainsi que les résultats produits à plusieurs experts afin de s'assurer de la bonne conformité de la démarche. Les techniciens de la Direction de l'Ecologie Urbaine, N. FÜRST du CERTU ainsi que les acousticiens d'Acoucity ont ainsi été associés à cette validation. C'est en prenant appui sur les acquis techniques d'experts, grâce à de nombreux échanges et à cette coopération participative que nous avons pu cadrer nos développements. La mobilisation d'un réseau d'acteurs techniques a donc permis de pallier les carences de nos connaissances en acoustique, d'intéresser un public spécialisé à une démarche plus vaste que celle de l'étude des nuisances sonores tout en présentant une approche unanimement approuvée.

La démarche fut quelque peu différente pour l'évaluation de la qualité de l'air. Nous avons commencé par solliciter les institutions compétentes en la matière afin de dresser l'inventaire des données disponibles. Qu'il s'agisse des contacts pris avec la Mission Ecologie Urbaine du Grand Lyon, avec la Direction de l'Ecologie Urbaine de la Ville de Lyon, les services de mesures du COMité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région LYonnaise (COPARLY) ou avec J-P. VINOT, spécialiste de la qualité de l'air du département Environnement, Air – Bruit – Nature, du CERTU, l'inadaptation des données existantes s'est imposée sans appel. Nous avons ainsi été dans l'obligation de tendre vers la construction d'un jeu propre de données. Cette initiative ne peut être pleinement accomplie sans la collaboration d'un réseau technique approprié. Le CERTU a été dans un premier temps un véritable facilitateur de mise en réseau. À l'initiative de J-C. CASTEL, responsable du groupe Stratégies et Développements Urbains du CERTU, une étroite collaboration entre l'Agence d'urbanisme et le CETE de Lyon (Centre d'Etudes techniques de l'Equipement) a donné corps au projet de modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière sur l'ensemble de la ville de Lyon. Dans le cadre du développement de l'observation urbaine, le CERTU a incité la formalisation d'une coopération technique basée sur les compétences de chacun. Cette démarche d'évaluation de la qualité de vie a par conséquent permis de mener à bien une étude

d'envergure. Cette perspective de rapprochement est apparue comme l'unique moyen de présenter des résultats probants pour l'évaluation de la qualité de vie tout en donnant au CETE de Lyon la possibilité de tester un modèle de dispersion sur un territoire aussi vaste que celui de la commune de Lyon. Notre collaboration avec J-F BURKHART et J. SAMPIC a donc permis de formaliser un projet fondé sur l'enrichissement et la complémentarité des spécialisations. En fonction des connaissances, des moyens, des outils de chacun, ce travail a été capable de faire techniquement progresser l'exercice de la mesure de la pollution atmosphérique tout en répondant à une problématique spécifique de l'évaluation de la qualité de vie.

Finalement, ce travail a permis de nouer des partenariats avec les détenteurs et les fournisseurs de données statistiques. Certains échanges ont ensuite développé des formes de partenariats nettement plus intégrées favorisant la coproduction et l'élaboration de diagnostics partagés. Cette expérience a ainsi montré que sous des formes différentes, selon des degrés d'implication distincts, cette approche a suscité de réelles collaborations techniques motivées bien sûr par la mise à disposition de données statistiques mais aussi par l'accompagnement et la validation de certains procédés, le transfert de compétences, l'échange méthodologique voire même la coproduction de résultats. L'exercice de la mesure de la qualité de vie, compte tenu de la diversité des thèmes qu'elle recouvre et de la complexité des critères qu'elle induit, suppose un dispositif dynamique où l'activité partenariale est une ressource fondamentale. Il est bien évident que nul ne peut être spécialiste en tout. L'évaluation de la qualité de vie demande cependant de combler cette naturelle et évidente spécialisation de la connaissance par une nécessaire mise en synergie des compétences. Cette expérience fut à cet égard d'un incomparable enrichissement.

### **3. De l'observation à l'action : les usages différenciés d'un outil polyvalent**

---

Il convient à présent de s'interroger sur les usages et les finalités d'une telle démarche. Cette méthode, au-delà des différents diagnostics thématiques qu'elle élabore, peut être réappropriée par des instances à la fois technique et politique. Au-delà de la mesure de la qualité de vie, il convient d'envisager les perspectives d'adaptation d'un tel instrument de mesure. La vocation de ce lourd investissement est sans équivoque. Il convient d'envisager le passage de l'observation à l'action où comment l'outil de diagnostic peut-il se mettre au service des sphères décisionnelles et interventionnistes ? Cette méthode d'évaluation doit par conséquent être considérée comme un outil potentiel pouvant servir différentes causes et être vouée à des cibles multiples. De l'outil d'aide à la décision, à l'outil d'évaluation en passant par l'instrument de communication, cette approche de la qualité de vie quotidienne doit pouvoir accompagner et guider les décisions techniques et politiques. Pour cela, elle doit être capable de se mettre au service des politiques publiques. L'opérationnalité de la démarche ne vaut que si les applications directes ou indirectes existent. Afin de discuter de ces champs possibles d'implication, une mise en situation s'impose. Nous nous proposons par conséquent de balayer les processus dans lesquels cette méthode d'évaluation peut globalement ou partiellement servir la cause des

stratégies, des orientations ou des décisions publiques.

### 3.1. Les fondements d'un diagnostic renouvelé

À l'heure où la majorité des documents de planification s'interroge sur les conditions nécessaires à la qualité des cadres de vie et souhaite prendre en compte l'attractivité des territoires, les résultats de cette évaluation de la qualité de vie participent à la redéfinition des ambitions des projets d'aménagement. Ce travail a montré à quel point il est nécessaire de prendre en considération les besoins et les aspirations des habitants pour améliorer leur quotidien. Comme l'explique le prédiagnostic du Schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'agglomération lyonnaise, « *s'interroger sur les qualités nécessaires à l'agrément de la ville et plus globalement appréhender la qualité de vie des habitants suppose de replacer l'individu au centre de nos préoccupations* »<sup>193</sup>. Cette méthode d'identification des critères jugés essentiels à la qualité de vie a par conséquent été intégrée aux réflexions du Scot. Ce outil d'aménagement et de planification est élaboré avec la volonté de dépasser les champs traditionnels de l'urbanisme « *dans un souci de cohérence des politiques publiques* » et de leur mise en œuvre effective. Dans le cadre d'une réflexion transversale s'interrogeant sur « *le cadre de vie attractif et durable* »<sup>194</sup>, l'intégration des connaissances perceptuelles, les aspirations, les jugements de valeur des individus, que ceux-ci soient des experts ou des habitants, participent à la formulation de réponses renouvelées. Le Scot souhaite ainsi s'approprier les fondements de l'attractivité et de la qualité de vie pour développer au mieux le territoire l'agglomération lyonnaise : « *pour comprendre les processus capables d'attirer et de retenir les ménages dans un cadre résidentiel, nous devons par conséquent comprendre les systèmes de représentations et les aspirations sociales (...). Comprendre les perceptions et les représentations que les individus ont du monde et d'eux-mêmes représente ainsi un enjeu essentiel pour l'action publique* »<sup>614</sup>

Le Programme local de l'habitat (PLH) élaboré par la Mission Habitat de la Communauté urbaine de Lyon s'inscrit dans une démarche identique. Lors du diagnostic de cette révision du PLH, l'ambition est de proposer des orientations et de contribuer à la définition du programme d'actions de la politique de l'habitat. Comme l'explique G. Collomb, Président de la Communauté urbaine de Lyon, ce plan d'action doit « *contribuer à l'amélioration des conditions de vie de nos concitoyens, quels que soient leurs aspirations et les moyens dont ils disposent* » et doit « *renforcer l'attrait de l'agglomération pour ceux qui veulent venir y vivre ou y travailler* ». L'amélioration de la qualité des cadres de vie et le maintien de l'attractivité du territoire communautaire sont les enjeux de ce document de planification. Celui-ci se propose alors d'intégrer les connaissances relatives

<sup>193</sup> Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2004, « Rapport prédiagnostic. Etats des lieux du territoire du Scot. Premiers questionnements ». 309 pages.

<sup>194</sup> Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 2004, « Rapport prédiagnostic. Etats des lieux du territoire du Scot. Premiers questionnements ». 309 pages.

aux systèmes de représentations citadines aux orientations et préconisations des politiques publiques en matière d'habitat.

Dans le cadre d'une expertise spécifique, le PLH se propose d'identifier les critères d'attractivité qui peuvent fonder un choix résidentiel pour un particulier et un choix d'investissement pour un promoteur. Il s'agit de déterminer les facteurs qui motivent la localisation résidentielle des habitants tout en déterminant les processus de valorisation utilisés par les acteurs de l'habitat qu'ils soient publics ou privés. Cette approche ne peut se faire sans prendre en considération les caractéristiques sociales et territoriales qui structurent le cadre de vie quotidien, ni la vie sociale de proximité qui conditionne les sentiments d'appartenance et d'appropriation. Cette approche se propose d'examiner les conditions nécessaires à la satisfaction des besoins des habitants tout en considérant des phénomènes de construction subjective comme l'image des territoires ou l'appartenance à une structure sociale. Elle mêle ainsi les conditions nécessaires à la fonctionnalité du territoire (accès aux services et aux équipements publics, qualité environnementale des cadres de vie, proximité des commerces et services, qualité du produit logement, accessibilité aux réseaux de transports) et l'image symbolique que celui-ci peut revêtir. La méthode et les résultats qui émanent de cette démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne ont directement inspiré l'expertise menée dans le cadre de la révision du PLH.

Ces deux exemples démontrent que les documents de planification urbaine ne peuvent entreprendre l'aménagement du territoire et convenablement guider l'action publique sans l'écoute des citoyens, la connaissance de leurs besoins et désirs et l'approbation des actions proposées. Au delà de la méthode d'évaluation de la qualité de vie qui vient d'être élaborée jusqu'à son terme, il s'agit d'entrevoir dans cette démarche une nouvelle manière de s'interroger dans la volonté affichée de mieux agir pour l'amélioration des conditions de vie de chacun. En cela, cette méthode constitue un instrument « *stratégique* » proposant aux documents d'orientations les fondements d'un diagnostic à la fois renouvelé et partagé.

### **3.2. Un outil de réflexion technique permettant la territorialisation des politiques publiques**

Cette démarche d'évaluation par sa qualité d'observation urbaine permet d'interroger les grands enjeux du territoire identifiés au travers des orientations d'aménagement et de planification. Grâce à l'identification des critères nécessaires à la qualité de vie quotidienne, elle permet dans un premier temps de comparer les préoccupations citadines aux projets d'aménagement envisagés pour la commune. En effet, au regard des grandes orientations du Projet d'aménagement et de développement durable de Lyon (PADD), les axes de travail prédéfinis peuvent être confortés ou au contraire relativisés. Cette appréciation permet par exemple d'accentuer un certain nombre d'exigences relatives à la qualité du quotidien. Les espaces verts occupent dans les deux cas une place privilégiée. Identifiés comme un critère essentiel à l'évaluation de la qualité de vie, le PADD les place également au rang des orientations prioritaires : « *les espaces verts et le patrimoine végétal diffus (...) participent à la qualité des paysages urbains* »<sup>195</sup>. Pour développer le caractère végétal de la ville, ce document de planification prévoit de poursuivre

*l'amélioration des espaces publics au service de la convivialité, de l'embellissement et de la lisibilité de la ville* »<sup>195</sup>. De la même manière, la structure et la qualité de l'armature des centralités à travers le maintien ou la création d'une échelle de proximité sont particulièrement confortées. La « *protection des commerces et services de proximité* »<sup>196</sup>, « *l'amélioration et la diffusion des équipements publics au quotidien* »<sup>196</sup>, la mixité fonctionnelle et les logiques d'équilibrage commercial entre les différents niveaux de centralités s'inscrivent comme des objectifs fondamentaux du PADD. En termes de déplacements, les orientations d'aménagement et les indicateurs de qualité de vie concordent. L'organisation du réseau de transports en commun reste un objectif fondamental. L'enjeu est alors de « *compléter la maille des transports collectifs sur et autour de la ville centre* »<sup>196</sup>. La réduction des nuisances liées à l'usage de l'automobile en ville ainsi que la sécurité de déplacements « *doux* » (marche, vélo, roller) s'imposent également comme des priorités.

Après l'adéquation entre les attentes des habitants et les orientations d'aménagement, cette méthode permet d'étayer et de compléter les projets de développement par une analyse objective issue des différents diagnostics urbains. Cette démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne permet de bâtir un solide argumentaire pourvu d'objectivité pouvant par conséquent préciser les perspectives d'aménagement. Envisagées comme des compléments d'information, ces appréciations de la qualité de vie permettent en plus de porter un regard croisé sur les orientations prévues. À l'état des lieux se juxtapose alors l'enjeu de croisement des objectifs thématiques. Cet outil offre ainsi la possibilité de dépasser l'expertise sectorielle au profit d'une vision plus transversale. Cette approche permettant d'évaluer le territoire au travers d'une analyse multicritère permet de « *transcender* » les schémas classiques d'observation proposant ainsi un outil d'orientation et d'optimisation des stratégies politiques et des décisions publiques.

Ce travail peut également avoir une déclinaison concrète à l'échelle de l'analyse locale et servir à la territorialisation des politiques publiques. Intégrée aux processus de réflexion concernant les stratégies d'aménagement, cette démarche permet, en effet, d'identifier les territoires de projet et de spatialiser au mieux l'action publique. Ce support à la décision se doit de donner le plus clairement possible les directions à suivre et les tendances à corriger. Qu'il s'agisse d'orientations globales comme celles proposées par le PADD ou celles issues des documents de planification thématique, cette approche permet de localiser les efforts attendus pour atteindre les objectifs annoncés et de spatialiser les atouts et les faiblesses des territoires administrés. Le Schéma directeur d'urbanisme commercial (SDUC) tente de renforcer l'offre commerciale de proximité au sein des centres urbains, comme le Plan des déplacements urbains (PDU) cherche l'équilibre des modes de déplacement pour « *limiter l'usage de la voiture en ville au profit des transports collectifs et des modes doux* »<sup>196</sup> tout en limitant « *les nuisances de la circulation* » et

<sup>195</sup> GRAND LYON, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2004, « Plan Local d'Urbanisme. Rapport de présentation. Projet d'aménagement et de développement durable. Orientations d'aménagement ». Révision arrêté du projet. 151 pages.

<sup>196</sup> SYTRAL, 2004, « Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Projet arrêté du 11 mars 2004 ». 66 pages.



permettre à chacun de « *se déplacer en sécurité* 618 ». Les résultats objectifs de cette évaluation de la qualité de vie permettent par conséquent de matérialiser les objectifs à atteindre et de territorialiser les enjeux de la mise en œuvre des politiques publiques.

Ce travail peut, de manière plus ponctuelle, servir l'observation des territoires en transformation. Dans une perspective de maintien ou d'amélioration des conditions de vie, certains diagnostics thématiques peuvent enfin devenir de véritables outils « *opérationnels* » pour l'aide à l'aménagement du territoire. L'évaluation du bruit est, par exemple, une dimension que les gestionnaires locaux ou les promoteurs ne peuvent plus ignorer : elle est directement intégrée dans le Plan d'occupation des sols (POS) devenu le Plan local d'urbanisme (PLU). Ceci implique que la construction de nouveaux bâtiments ou la réhabilitation des anciens doivent répondre à un certain nombre de normes d'isolation phonique pour que le niveau imposé par ce classement des infrastructures de transports terrestres, soit préservé. L'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit doit donc être adapté pour que la nuisance sonore n'évolue pas. Il en est de même pour l'aménagement de voies de circulation actuelles ou la création de nouvelles voies. Ces aménagements doivent tenir compte du classement sonore des infrastructures pour ne pas dégrader les conditions existantes des lieux d'habitation. L'estimation de la qualité des environnements sonores et la spatialisation à une échelle très fine des nuisances élaborées dans le cadre de cette évaluation de la qualité de vie permettent donc de veiller au maintien de la qualité des cadres de vie des habitants.

### **3.3. Outil d'aide à l'évaluation des politiques publiques**

Au-delà de l'outil d'observation en appui à la décision technique et politique, les résultats de cette méthode peuvent venir alimenter les processus d'introspection des politiques publiques. Envisagé comme un outil potentiel d'évaluation des actions publiques, cet instrument peut constituer le « *degré zéro* » permettant de suivre dans le temps l'évolution des conditions de vie et par là même de discuter de l'impact des politiques publiques dans cette évolution. L'évaluation se doit d'analyser les effets de l'action publique, d'apprécier sa qualité et de mesurer son efficacité. Pour cela, il convient de mesurer le chemin parcouru. Seulement, cette démarche d'évaluation des politiques publiques reste un exercice complexe dont le maniement demeure à la fois délicat et peu répandu.

Dans la perspective de l'élaboration d'un outil d'aide à l'évaluation des politiques publiques, ce travail peut avoir pour vocation de mesurer les progrès des situations initialement observées. Cependant, l'évaluation des politiques publiques doit pour cela devenir un véritable projet intégré au cœur même des processus de décisions et d'actions. Cette orientation suppose de rendre les politiques publiques évaluables ce qui suppose de prévoir cette démarche d'évaluation en amont, dès la phase d'élaboration et de formulation des dites politiques. Cet exercice nécessite également de sensibiliser et de mobiliser des compétences autour du projet d'évaluation et surtout d'investir dans le suivi temporel et l'analyse des tendances. Cet instrument peut cependant constituer les prémisses de cette démarche.

### **3.4. Instrument de communication et outil d'aide à la concertation**

Cette étude s'illustre enfin par sa capacité pédagogique. La réalisation des différents diagnostics urbains permet d'illustrer les discours techniques ou politiques. Les résultats cartographiques élaborés au cours de cette démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne sont autant d'éléments didactiques pouvant servir de support à la communication de sphères d'intérêts et de compétences différentes. En effet, le triptyque élus-techniciens-citoyens peut trouver, dans cette représentation du territoire et de ces qualités, des instruments fédérateurs d'information et de communication. De la sphère technique à la sphère décisionnelle, cette production d'indicateurs spatialisés peut servir de support d'information. Puis vouée à un public plus large, celle-ci peut au contraire faciliter la compréhension et initier le débat public. Cette méthode permet par conséquent d'alimenter le débat citoyen dans la mesure où les indicateurs de la qualité de vie quotidienne représentés de manière simple peuvent devenir le moteur d'une prise de conscience des questions urbaines par les habitants, leur offrant par la même un rôle central en matière de concertation.

Dans les phases de retour à la population lors des procédures de concertation du Plan local d'urbanisme (PLU), du Programme local de l'habitat (PLH) ou du Plan des déplacements urbains (PDU) par exemple, cette production peut servir de support et d'illustration pour expliquer les orientations envisagées. Elle peut initier les échanges et favoriser l'expression citoyenne. Basé sur des thématiques chères aux habitants puisqu'elles touchent l'intimité et le quotidien de chacun, cet outil peut faciliter la compréhension des politiques publiques et par la même valoriser la participation citoyenne.

### **3.5. Perspective d'une démarche HQV pour l'exigence de la « Haute Qualité de Vie »**

Il est de plus possible d'envisager les effets à long terme de cette démarche d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Compte tenu de la mobilisation dont elle a bénéficié et de la manière dont les résultats ont été accueillis par le monde professionnel, il est possible que cette méthode puisse avoir une incidence sur les modes de faire et de penser. De telles démarches pourraient en effet faire évoluer les mentalités sur la notion même de la qualité de vie et surtout sur sa prise en compte opérationnelle. L'aboutissement de ce projet pourrait en effet inciter à mieux considérer la qualité de vie au sein des politiques publiques afin de réellement œuvrer pour son amélioration. En participant à une réelle appropriation consciente de la notion de qualité de vie, cette approche pourrait permettre d'envisager la perspective d'une démarche de « Haute Qualité de Vie ». Comme un écho à la démarche de « Haute Qualité Environnementale » (HQE) qui préconise un « *management de projet* » visant à limiter l'impact d'une opération de construction sur l'environnement, la démarche « HQV » pourrait à son tour intégrer un Système de Management Environnemental (SME). Cette sensibilisation à la qualité de vie pourrait ainsi donner un sens nouveau aux politiques territoriales et permettre une approche plus transversale du développement durable. En lien avec des préoccupations plus larges intégrées aux processus de développement durable, la qualité de vie pourrait en effet constituer le point fondateur de l'organisation de l'action publique.

Motivées par un souci de performance, voire « *d'excellence* », les collectivités

territoriales pourraient prendre la décision d'instaurer au sein même de leur organisation l'exigence de la qualité de vie, ce qui ne manquerait pas d'avoir une incidence sur leur mode de gestion et d'organisation. La notion de qualité de vie pourrait ainsi éclairer et guider l'action publique en intervenant en amont de la conception des projets et des orientations stratégiques. L'adaptation du management environnemental aux préoccupations pour la qualité de vie semble opérationnelle. Il est alors tout à fait possible d'envisager qu'une collectivité territoriale, par exemple, choisisse de faire de la qualité de vie son projet. De cette manière, les orientations envisagées, les projets élaborés, les décisions prises devraient s'inscrire dans la volonté d'améliorer la qualité de vie de ses administrés. Les politiques d'habitat, de déplacement, de propreté, de sécurité, d'éducation, de santé, ... devraient alors transcrire le dogme de la qualité de vie du citoyen. Un certain nombre de méthodes liées à la gestion et l'organisation de la structure pourrait par conséquent prendre en compte de manière systématique l'impact de l'action publique sur la qualité de vie, évaluer cet impact tout en oeuvrant pour son maintien et son amélioration.

Utilisés pour préciser les processus de la démarche HQE, le management environnemental pourrait permettre d'optimiser l'action publique en faveur de la qualité de vie. Ce système permet alors de considérer la qualité de vie comme le « *fil conducteur* » du projet politique incitant la mise en œuvre des diverses politiques publiques, la mesure de leur impact sur la qualité de vie, tout en favorisant leur évaluation. Cette démarche pourrait également permettre d'aborder des notions complexes telles que la « *performance* » ou la « *rentabilité* » des politiques territoriales. Ce processus organisationnel permettrait peut-être d'évoquer le coût de la non qualité de vie. Ce système basé à la fois sur la programmation, l'action et l'évaluation proposerait une vision globale favorisant le progrès, l'économie voire l'efficacité. Ce vaste projet constitue, à notre sens, le paroxysme des éventuelles appropriations et usages de cette méthode d'évaluation. Cependant, il convient d'envisager cette possibilité avec réalisme. Il ne s'agit pas de proposer la superposition d'une grille méthodologique supplémentaire mais au contraire d'entrevoir l'opportunité d'un enrichissement des démarches d'évaluation existantes abordant le développement durable. Afin de sortir des démarches sectorielles, il semble judicieux d'aborder cette alternative par l'enrichissement de l'existant, le but étant de redonner du sens aux politiques territoriales en s'interrogeant davantage sur les attentes et les aspirations citoyennes. Cette méthode peut en effet permettre de sortir d'une approche technique du développement durable pour tendre vers une approche « *plus humaine* ». Cette démarche tend ainsi la main à une perspective de développement où l'homme aurait retrouvé sa place au cœur du projet et pour laquelle la qualité de vie serait le moteur d'un développement raisonné.

#### 4. Quelques pistes de développement encore inexplorées

---

La démarche pourrait encore se poursuivre. Comme il faut bien clore nos recherches et apposer un point final à notre étude, nous ne ferons que développer succinctement quelques pistes de travail que nous n'avons pas explorées mais qui pourraient venir compléter notre démarche. Sans regret, ni état d'âme, nous tracerons simplement ici les

sillons de recherches complémentaires, d'approfondissements judicieux, d'ouvertures intéressantes. Développer sous forme de propositions, il s'agit d'envisager la possible continuité de ces travaux et d'orienter au mieux les préceptes de ces acquis.

#### 4.1. Vers un diagnostic hiérarchisé

Le retour sur cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne et le regard introspectif que nous portons sur cette production, nous conduit à la formulation d'un regret : nous avons été incapables de restituer une hiérarchisation précise et univoque des critères de qualité de vie. En effet, bien que l'enquête auprès des professionnels et des habitants ait permis d'identifier les « *grandes tendances* » de la qualité de vie et déterminer les critères consensuels de sa mesure, celle-ci n'a pu aboutir à la formalisation stricte d'une hiérarchisation. L'objet du questionnement était bien entendu la recherche critériologique. Cet exercice a montré que la qualité de vie demeure une notion subjective structurée par des représentations individuelles souvent convergentes mais nécessitant une approche spécifique. Il n'a pas été possible d'interroger les individus sur les critères nécessaires à la mesure de la qualité de vie et d'exiger en même temps une classification précise de ces indicateurs. Il n'est en effet pas simple de travailler sur un matériau qui se construit pas à pas au travers de la connaissance des systèmes perceptuels des individus interrogés. Il semble par conséquent difficile d'ériger un questionnement pour découvrir ce que nous cherchons (à savoir, les critères de la qualité de vie) tout en interrogeant sur la hiérarchisation de ce que nous ne connaissons pas encore (toujours les critères de la qualité de vie).

Ce n'est qu'à présent, riches de cette connaissance, que nous pourrions envisager cet exercice de classification. Conçue comme une seconde phase de l'exercice d'évaluation, il serait aujourd'hui possible d'organiser, auprès d'un échantillon comparable, la prise de contact nécessaire à la hiérarchisation des critères. Pour ce faire, il serait nécessaire d'interroger les individus non plus sur les critères de qualité de vie, préalablement connus, mais sur l'organisation des priorités afin de connaître « *l'intronisation* » des différents critères. Une liste précise d'incitateurs pourrait alors être proposée, chacun des items critériologiques devant être affecté par un rang d'importance pour la qualité de vie. Seul un exercice spécifique peut, à notre sens, donner corps à une possible hiérarchisation. Bien que l'aboutissement d'une telle démarche ne soit pas certaine, nous restons persuadé que seule une prise de contact en deux temps reste viable. Il n'en reste pas moins que la classification des critères de qualité de vie demeure un exercice difficile, dont les résultats peuvent décevoir. Si cette démarche reste une proposition méthodologique incontournable, la finalité n'en est pas pour autant assurée. Cette orientation demeure néanmoins une piste de développement potentiellement intéressante qui permettrait de donner du sens à chacun des critères identifiés et de tendre vers un diagnostic urbain hiérarchisé. Le recours à cette classification permettrait de plus d'établir une pondération justifiée des indicateurs. À l'heure où la pondération des critères de qualité de vie s'effectue souvent sans réelle explication, cette validation serait en soit une précieuse avancée. Ce procédé aurait enfin l'avantage de faciliter les analyses multicritères et par la même de valoriser l'approche transversale de la qualité de vie.

## 4.2. Confrontation entre la réalité des phénomènes et leur perception

Notre travail repose sur la volonté d'identifier des critères pertinents de la qualité de vie. C'est à travers cet exercice de légitimité critériologique que nous avons fondé l'évaluation objective de la qualité de vie. L'approche de la qualité de vie s'appuie ainsi sur des connaissances perceptuelles donnant sens à son estimation. C'est en respectant au mieux la connaissance des représentations subjectives des habitants et des professionnels que l'évaluation de la qualité de vie a été menée. La réalisation d'une dizaine de diagnostics thématiques permet par conséquent de mener l'analyse des disparités spatiales des cadres de vie lyonnais. L'approfondissement de cette méthode pourrait aboutir à une restitution de cette évaluation auprès de la population afin de prendre connaissance des réactions occasionnées par cette approche objective des cadres de vie. La boucle pourrait ainsi être bouclée : les perceptions citadines donnent corps aux critères de mesure de la qualité de vie, l'évaluation objective des espaces de vie étant ensuite proposée à l'appréciation des habitants.

Certes, l'approche objective et quantitative des territoires permet de mobiliser une connaissance précieuse, il ne semble pourtant pas dépourvu d'intérêt, à l'issue de cette production, d'envisager une « *confrontation* » entre l'objectivité des phénomènes et la manière dont ils sont perçus par ceux qui les vivent au quotidien. Il semble donc opportun de s'enquérir de la perception que les résidants ont de leur environnement. Le but de cette démarche est de confronter la territorialisation des indicateurs objectifs de la qualité de vie aux perceptions des habitants. Il s'agit pour cela d'investir le champ de l'appréciation des conditions de vie dont l'ambition est de saisir l'interprétation subjective du monde qui repose sur l'attribution de qualité et de valeur formulée par les individus eux-mêmes.

Le retour auprès de la population pourrait être organisé au travers d'une prise de contact limitée et ciblée avec un échantillon représentatif de certains quartiers de la ville. Pouvant prendre la forme d'entretiens individuels en face à face ou de petits groupes de travail et de suivi, la démarche supposerait un investissement conséquent. L'ensemble des diagnostics urbains ou seulement certains d'entre eux pourraient servir de base, voire de référence, au questionnement subjectif permettant de connaître l'opinion que portent les habitants sur leur territoire de vie. L'enjeu serait de saisir les réactions provoquées par cette représentation de leur territoire et de discuter de la confirmation ou l'infirmité des conditions vécues que cela suscite. L'analyse comparée de l'appréciation de l'existant constitue ainsi un enrichissement considérable. L'étude des niveaux de satisfaction à l'égard de cette connaissance objective peut ainsi devenir une perspective intéressante de développement. Il s'agit de prendre connaissance et d'estimer l'écart, s'il existe, entre la réalité des phénomènes et la manière dont ils sont vécus et perçus au quotidien. D'un point de vue technique et politique, l'approche objective initialement menée permet de dresser un bilan des orientations à mener afin d'améliorer la qualité de vie du plus grand nombre et de prioriser au mieux les orientations de développement. Cependant, cette démarche de retour à la population permettrait aux collectivités territoriales de mieux justifier leur intervention, d'améliorer leur communication et de rendre pédagogique l'action publique. Pour reprendre l'exemple de la propreté des rues, en soumettant la

représentation cartographique de l'effort d'entretien des rues de Lyon aux habitants, certains écarts entre réalité des fréquences de nettoyage et perception de la propreté pourraient apparaître. Une telle démarche peut alors permettre soit de redéployer les forces de nettoyage afin de satisfaire des habitants réellement privés d'intervention, soit de démontrer l'ampleur de l'effort mobilisé malgré l'éventuel mécontentement à l'égard de la propreté. Il serait alors envisageable de mieux communiquer sur l'intervention publique afin de tendre vers une prise de conscience collective pour confier une responsabilité citoyenne à l'égard de la qualité de l'environnement qui nous entoure. Cette démarche volontariste permettrait alors de formaliser une étroite relation entre les élus, les techniciens et les citoyens pour que chacun, conscient de ses responsabilités, œuvre à son échelle pour l'amélioration de la qualité de vie.

#### **4.3. Du lieu de vie au lieu de travail, vers une vision plus globale du diagnostic de la qualité de vie**

Après avoir envisagé un certain nombre d'orientations méthodologiques capables d'enrichir la nature de nos travaux, un élargissement géographique de l'étude peut avoir du sens. En effet, la démarche initialement entreprise avait pour volonté d'évaluer la qualité de vie quotidienne. Nous avons par conséquent fait le choix d'ancrer notre étude dans l'espace confiné de l'intimité et de la pratique ordinaire, dans le cadre de vie du quotidien. Cette prérogative nous a semblé justifiée par la nature même de notre problématique, mais celle-ci pourrait tout à fait être élargie à d'autres domaines de la vie urbaine. Il est en effet envisageable et non dénué d'intérêt de s'interroger sur la qualité de vie en des lieux autres que ceux de vie. Les lieux d'activité et d'emploi peuvent par exemple constituer des territoires d'étude fort intéressants et viendraient largement compléter cette évaluation de la qualité de vie quotidienne au voisinage des lieux de résidence.

Un simple élargissement territorial pourrait alors être envisagé. Cette vision plus large de la problématique impliquerait de ne pas exclure les bâtiments non habités de l'ensemble de l'analyse des disparités spatiales de la qualité de vie. Une approche spécifique pourrait également être menée en interrogeant directement les actifs sur les caractéristiques nécessaires à la qualité du territoire d'emploi. Cette approche permettrait d'aborder une autre dimension de la qualité de vie en fonction non plus des habitants mais au travers du regard de la population active pouvant exprimer des exigences particulières et des pratiques spécifiques du territoire. Cette démarche supplémentaire pourrait constituer un complément intéressant restituant au territoire sa dimension multifonctionnelle d'espace de vie et d'espace d'emploi à l'origine de la diversité et de la complémentarité des activités qui en résultent.

## **5. Regard introspectif sur cette méthode d'évaluation**

---

Il est à présent nécessaire de revenir sur les fondements et les résultats de cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne pour en discuter les limites. Certes, nous avons évoqué et développé un certain nombre d'analyses complémentaires venant enrichir cette approche de la qualité de vie. Nous avons commenté la portée et les

possibles usages d'une telle méthode, il nous faut maintenant rappeler les précautions de sa reproduction et les limites de son opérationnalité.

### 5.1. Une reproductibilité délicate

Cette méthode d'évaluation de la qualité de vie, telle qu'elle vient d'être expérimentée sur la ville de Lyon, demeure une étude de « *faisabilité* ». Certes, les fondements méthodologiques et les procédés élaborés pour mener à bien cette analyse des disparités spatiales de la qualité de vie lyonnaise élaborent des préceptes fiables et par conséquent transposables à d'autres territoires, d'autres populations. L'identification des critères de qualité de vie validés par la connaissance des systèmes perceptuels des individus a permis de tracer une voie originale à la justification des critères de mesure.

Notre volonté de sortir du carcan oppressant et stérile de la diversité des approches, des définitions, des méthodes d'évaluation de la qualité de vie au profit de la construction progressive de l'objet de recherche a montré sa capacité de résultat. Bien que cette démarche ait nécessité l'abandon d'un certain nombre de réflexes structurant les modes de pensée tout en requérant la modification des processus d'analyse, celle-ci a démonté son aptitude à répondre à la problématique complexe de la mesure de la qualité de vie. Qu'il s'agisse de la définition de cette notion, de sa mise en cohérence ou de l'élaboration de son système de mesure, cette construction méthodologique fournit de nouvelles clefs de lecture. Cette « *nouveauté* » ne vaut que par la légitimité des critères proposés pour évaluer la qualité de vie. C'est en cela que cette méthode met à disposition des principes pouvant servir et inspirer d'autres initiatives d'observation urbaine, d'autres expérimentations de la mesure de la qualité de vie. Seulement, cette reproductibilité s'arrête là où la production de résultats commence. Le transfert de compétence et la transposition méthodologique se bornent ainsi aux fondements de la résolution des problèmes sans pour autant être en mesure de fournir des résultats directement réutilisables et comparables. La méthode d'identification critériologique est donc en soi reproductible mais les résultats qu'elle produit reste socialement, spatialement et temporellement marqués.

La réalisation du diagnostic urbain pose à son tour la question de sa reproductibilité. Le système de référence géographique servant de base à la spatialisation des différents critères de qualité de vie correspond à une échelle de représentation particulièrement adaptée à la problématique. Son renseignement, sa fiabilité, son degré de précision ont contribué à la qualité des expertises produites. Cependant, le Système Urbain de Référence constitue une base de données unique en France. Il est bien évident que d'autres sources existent et peuvent satisfaire les exigences de démarches comparables. C'est par exemple le cas de la base de données BD Topo® produite par l'Institut Géographique National (IGN). Il s'agit d'une description métrique en trois dimensions du territoire national et de ses infrastructures. Cette base de données vectorielle recense en effet les voies de communication, les voies ferrées et de transport d'énergie, les équipements publics, les bâtiments et la végétation. La surface des bâtiments de plus de 50 m<sup>2</sup> est ainsi très précisément répertoriée et catégorisée. Cependant, nous ne sommes pas garantis, faute d'expérimentation, ni de la nature, ni de la compatibilité de cette base de données. Cette limite de l'exercice contraint considérablement la reproductibilité de

nos travaux. Cependant, il serait préjudiciable, faute de système de référence spatiale, de faire du « *cas lyonnais* » une « *exception méthodologique* ».

À l'heure d'une réflexion à l'échelle nationale sur la constitution d'un Référentiel Grande Echelle (RGE), cette étude montre le potentiel d'analyse qui pourrait émaner d'un référentiel de type cadastre vectoriel harmonisé. Notons enfin qu'avec le nouveau recensement de la population basé sur une base immeuble, l'INSEE s'oriente vers une démarche comparable et compatible avec notre approche. Si la méthode d'analyse n'est aujourd'hui pas systématiquement reproductible en l'état, gageons que l'évolution de la qualité, de la disponibilité et de la précision des bases de données la rendra accessible dans la décennie qui s'annonce.

## **5.2. Entre système d'observation et système décisionnel : encore trop peu de liens**

Cette méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne pose enfin, comme bon nombre de démarche d'observation, la question cruciale pour ne pas dire fatidique du lien entre système d'observation et système de décision. Bien évidemment, et nous nous sommes préalablement exprimés sur cette nécessité, la mesure de la qualité de vie doit servir de support à l'action publique et doit aider la décision technique et politique. Pourtant, cette relation qui devrait faire de l'observation un véritable outil opérationnel semble, dans les faits, peu perceptible. L'exercice d'observation semble en effet peu associé ou trop tardivement sollicité par la sphère décisionnelle. Rares sont les cas pour lesquels les mécanismes directs existent entre le diagnostic technique et l'action publique.

Pourtant, l'enjeu d'une telle démarche réside bien évidemment dans la construction et la formalisation de ce relationnel. Pour organiser l'opérationnalité de cette approche de la qualité de vie et tendre vers l'optimisation de ses usages, il est par conséquent nécessaire d'envisager de nouveaux liens entre les systèmes d'observation et les systèmes de décision. Cependant, en la matière, beaucoup reste à inventer.



## conclusion

L'ambition qui prévalait à ces travaux était l'élaboration d'une nouvelle méthode d'évaluation de la qualité de vie quotidienne. Les réflexions et expérimentations menées sur la ville de Lyon sont riches en enseignements. Tout d'abord, ce travail a permis de dépasser le flou conceptuel et la diversité des approches de la qualité de vie à partir d'un recentrage sur le cœur de la notion, à savoir le quotidien et la proximité. Il a permis ensuite de construire et d'expérimenter une méthode d'évaluation de la qualité de vie et de tracer la voie à l'identification de critères de mesure validés. À travers l'élaboration d'un mode de questionnement centré sur l'individu, des solutions simples mais efficaces ont été trouvées, proposant ainsi de nouvelles clefs de résolution pour mieux appréhender et mesurer la complexité des réalités urbaines. Cette approche quantitative de la qualité de vie initialement appréhendée à travers ses réalités subjectives permet d'élaborer un système d'appréciation et de mesure confirmé par les besoins et les aspirations de la population elle-même. L'identification des critères fondamentaux de qualité de vie, basée sur les représentations individuelles, est à l'origine d'une méthode renouvelée d'observation urbaine permettant l'analyse fine et précise des disparités intra-urbaines de la qualité des cadres de vie résidentiels. Cet apport méthodologique démontre également la richesse et la portée des résultats qu'elle produit et permet indirectement de redonner « *crédit* » à cette notion de qualité de vie tout en repositionnant le difficile exercice de sa mesure en tant qu'outil d'observation et d'évaluation urbaine. Comme tout développement méthodologique, les résultats élaborés sont essentiellement présentés pour avérer la faisabilité de la démarche entreprise. Il est important de noter que les connaissances mobilisées ont un caractère circonstanciel car elles demeurent étroitement liées au

contexte spatial et temporel de l'étude. Cette méthode n'a pas identifié de critères « *universels* » de la qualité de vie mais formalise des processus de construction, teste des procédés d'analyse et les explique de manière didactique. Au-delà de cette démonstration méthodologique, les résultats produits proposent des clefs de lecture et de compréhension renouvelées du territoire urbain. Il s'agit par conséquent d'un outil pédagogique modulable, qui peut être transposé à d'autres cas d'étude, d'autres contextes géographiques.

Le début de l'itinéraire nous a conduits à l'élaboration d'une proposition méthodologique basée sur le renversement de point de vue : l'approche objective et quantitative de la qualité de vie se construit à partir de son approche subjective. Ensuite, l'élaboration d'une enquête auprès de professionnels et d'habitants et sa réalisation sur le territoire lyonnais, nous a permis d'identifier les éléments perçus comme essentiels pour l'évaluation de la qualité de vie quotidienne des lyonnais. Ces critères ont été obtenus en « *objectivant le subjectif* », c'est-à-dire en trouvant une traduction quantitative à l'expression de la perception subjective des individus. Cette objectivation, prenant en compte les disponibilités et les contraintes statistiques, sert de référence à l'approche objective de la qualité de vie et permet de structurer le diagnostic urbain. Cet essai d'évaluation donne lieu à la construction d'une expertise fine des conditions de vie des citoyens, permet d'apprécier les aménités urbaines et d'observer la répartition spatiale de ces caractéristiques. Le diagnostic urbain, mené sur l'ensemble de la ville de Lyon, permet d'analyser les disparités intra-urbaines de la qualité de vie quotidienne. Les études thématiques menées sur les capacités de déplacement en transports en commun, les phénomènes accidentogènes, la disponibilité des commerces et services de proximité, la qualité des environnements sonores, la qualité de l'air, la propreté des rues, les équipements scolaires, la disponibilité des espaces verts, la taille des logements et la sécurité des citoyens sont autant de clefs de lecture du territoire urbain. Il convient de noter que toutes ces méthodes sont innovantes, de par l'approche spatiale et la qualité des données mobilisées, et ouvrent la voie à de nouvelles approches de diagnostics sectoriels. Au-delà de cette connaissance des cadres de vie, cette expérimentation a permis de développer une nouvelle représentation de l'information. L'utilisation du bâti et de son unité de voisinage comme système géographique de référence permet d'ancrer l'analyse au sein d'un terrain d'étude adapté à notre problématique. Le cadre de vie centré sur l'individu et son unité résidentielle semble donc offrir à l'exercice d'évaluation de la qualité de vie une territorialisation efficace. Ce mode de représentation cartographique a permis de clarifier l'analyse intra-urbaine et d'optimiser les processus d'observation. Nous avons également cherché à développer des pistes de travail complémentaires. Puis, afin de dépasser l'approche thématique, nous avons expérimenté des analyses multicritères de la qualité de vie sans omettre de discuter l'utilisation et les limites de cette méthode. Enfin, notons que la méthode développée ici est difficilement reproductible aujourd'hui mais explore les potentialités offertes par ces nouveaux jeux de données qui pourront, d'ici quelques années, être disponibles sur l'ensemble des territoires urbains.

L'ensemble des connaissances mobilisées à travers les différentes études thématiques et l'analyse multicritère, montre qu'il n'existe pas de prédisposition parfaite au regard de la qualité de vie. Ces développements ont permis de produire des images

---

transversales et complémentaires de la qualité de vie quotidienne lyonnaise sans pour autant pouvoir désigner le « *territoire parfait* ». Nous avons au contraire montré l'existence de fortes compensations et d'agencements différenciés des atouts et des faiblesses. Finalement, c'est la compréhension de la structuration des différents critères de qualité de vie entre eux, en termes de complémentarité, de compensation, de cumul qui renseigne sur la qualité de vie en elle-même. Cette démonstration expérimentale permet, au final, de redéfinir des fondements théoriques concernant la notion de qualité de vie. Certains territoires sont marqués par de profondes nuisances responsables de la détérioration de la qualité de vie, d'autres au contraire cumulent d'importantes potentialités. Cependant, la majeure partie des cadres de vie se trouvent le plus souvent en situation intermédiaire, bénéficiant de qualités sans échapper à certaines nuisances (proximité de toutes les commodités urbaines mais exposés, en contre partie, au bruit et à la pollution atmosphérique, par exemple) ou déplorant certains manques au profit d'autres qualités (niveau de services relatif mais plus épargnés par les nuisances liées à la circulation automobile, par exemple). Cette palette de nuance relate la complexité des conditions de vie des habitants et révèle la « *relativité* » de la qualité de vie. L'approche objective permet de mettre en évidence et d'expliquer comment se structurent les critères de qualité de vie. Nous sommes parvenus à qualifier les caractéristiques du territoire sans pour autant qualifier, de manière formelle et globale, le territoire en lui-même. Cette appréciation demeure par conséquent relative à l'individu qui en fonction de ses spécificités (contexte familial, profil sociodémographique) et de son vécu (choix de vie, arbitrage) peut faire valoir l'harmonie ou l'inadéquation entre les caractéristiques de son cadre de vie résidentiel et son mode de vie ou ses aspirations propres.

Au-delà des portées méthodologiques et des résultats du diagnostic urbain, il convient de replacer cette thèse au sein de la dynamique professionnelle qui l'a portée. Ce travail a en effet été mené au sein de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise dans le cadre d'une Convention Industrielle de Formation par la Recherche (CIFRE). Cette spécificité contractuelle mérite d'être soulignée dans la mesure où elle constitue un atout considérable pour l'élaboration de cette étude. Ce travail a permis à l'Agence d'urbanisme de Lyon de répondre à une volonté stratégique de s'imposer comme source propositionnelle d'innovation méthodologique. Cet intérêt pour la qualité de vie réside dans le fait que sa définition et l'exercice de sa mesure constituent, pour l'Agence d'urbanisme, un enjeu fondamental pour la connaissance et la gestion des territoires. Il est apparu essentiel que la prise en compte de la qualité de vie au sein des politiques publiques locales ainsi que dans les stratégies de communication soient relayées par les agences d'urbanisme. La problématique de qualité de vie a donc été considérée comme une notion opératoire devant être intégrée aux systèmes d'observations et de réflexions urbaines.

Cette expérience nous a permis de comprendre et de répondre à des exigences de résultats opérationnels. C'est pourquoi l'essentiel des diagnostics thématiques produits dans le cadre de ce travail ont trouvé un écho favorable auprès des différents chargés d'étude de l'Agence. Cette expérience nous a également permis d'établir un lien durable et bénéfique entre exigence scientifique et pragmatisme opérationnel. Cette convention CIFRE a ainsi été l'occasion d'associer, autour d'un projet commun, deux sphères qui

souvent se tournent le dos. Le monde de la recherche a su prendre en compte, s'adapter et surtout répondre aux préoccupations du monde professionnel. Passerelle entre nécessité scientifique et application opérationnelle, cette recherche appliquée a montré sa capacité à répondre à des exigences qui de prime abord auraient pu ne pas concorder. Bien que les exigences temporelles n'étaient pas initialement concomitantes, car les processus de recherche sont souvent nécessairement plus long que les attentes professionnelles, elles ne se sont pas pour autant montrées incompatibles. Au contraire, cette méthode d'évaluation de la qualité de vie intra-urbaine a permis de formaliser un réseau de collaboration fructueux.

Compte tenu de l'intérêt qui lui a été portée à la fois par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) et le réseau des agences d'urbanisme (FNAU), cette étude semble avoir une perspective d'avenir. Il apparaît clairement que ce travail, bien qu'étant un aboutissement en soi, ne s'achève pas ici. Les orientations de développement que connaît déjà cette expérimentation révèlent une réelle capacité des acteurs techniques à s'approprier cette méthode d'évaluation soit pour en assurer la promotion, soit pour entreprendre son adaptation à d'autres terrains d'études. Les villes de Marseille et de Brest projettent, par le biais de leurs agences d'urbanisme respectives, d'adapter cette méthode afin d'identifier et de valider à leur tour les critères de mesure de la qualité de vie de leurs habitants. Au sein du réseau des agences d'urbanisme, l'appropriation opérationnelle de cette méthode nommée la « *méthode lyonnaise* » constitue, à notre sens, une véritable réussite. De plus, une convention entre l'Agence d'urbanisme de Lyon et le CERTU a d'ores et déjà été signée afin de formaliser la réalisation conjointe d'un rapport d'étude sur cette méthode d'évaluation de la qualité de vie. L'Agence d'urbanisme souhaite ainsi, à partir de cette coproduction, valoriser le travail méthodologique de cette thèse. Le CERTU, qui a vocation de faire connaître les méthodologies dans le domaine de l'observation urbaine (Programme Acteur), souhaite de son côté intégrer et diffuser les procédés d'identification des critères expérimentés dans le cadre de ce travail. Ces différentes propositions nous donnent ainsi la chance de « *faire vivre* » cette méthode et de poursuivre notre itinéraire professionnel dans cette direction.

Ce travail permet enfin l'ouverture de nouvelles voies de recherches scientifiques. Cette thèse a volontairement axé son développement sur la qualité de vie quotidienne directement liée aux besoins de proximité, cependant, les champs d'interrogation demeurent encore nombreux. Des méthodes similaires peuvent être entreprises pour évaluer la qualité de vie des citoyens, non plus au sein de leur cadre résidentiel, mais autour de leur lieu de travail. Un changement d'échelle peut également être envisageable, en n'analysant non plus l'espace de proximité mais un territoire plus vaste comme celui de l'agglomération par exemple. Nous pouvons présager que la recherche critériologique donnerait dans ce cas des résultats très différents. La qualité de vie peut également être envisagée dans le cadre d'un cheminement urbain spécifique comme celui des trajets entre le domicile et le travail par exemple. Cette problématique peut permettre d'interroger la qualité de vie de manière dynamique non plus au sein d'un ancrage spatial mais sur des linéaires de déplacement. Ces quelques pistes de travail montrent que les perspectives de recherche en la matière sont encore nombreuses et que la notion de

---

qualité de vie demeure un champ exploratoire.



## Références bibliographiques

**ACCARDO Alain, CORCUFF Philippe**, 1989, *La sociologie de Bourdieu*. 2<sup>ème</sup> édition, Bordeaux, Editions Le Mascaret, 247 pages.

**AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**, 2004, « Les loyers dans le parc privé de l'agglomération lyonnaise en 2003 ». 8 pages.

**AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, SYTRAL**, 1994, « Le système des transports en commun. Premiers éléments d'approche comparative entre le réseau lyonnais et autres réseaux français et européens ». 60 pages.

**AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**, 2004, « Rapport prédiagnostic. Etats des lieux du territoire du Scot. Premiers questionnements ». 309 pages.

**Agence RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES NOUVELLES ÉNERGIES**, 1997, « Gérer et construire l'environnement sonore. La lutte contre le bruit en grande agglomération ». Cahier N°6, Ile-de-France, 131 pages.

**ALBARELLO Luc, DIGNEFFE François, HIERNAUX Jean-Pierre, MAROY Christian, RUQUOY Danielle, De SAINT-GEORGES Pierre**, 1995, Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin, 179 pages.

**AIRPARIF, 2002**, « Etude et évaluation des émissions de polluants atmosphériques

liées au trafic routier en Île-de-France». 59 pages.

**ALLAIN Yves-Marie, MURET Jean-Pierre, SABRIE Marie-Lise**, 1987, Les espaces urbains. *Concevoir, réaliser, gérer*. Paris, Editions du Moniteur, 316 pages.

**ALLEN Adriana, FADDA Giulietta, JIRON Paola**, 2000, « *An explorative assessments of the factors and causes affecting quality of life under the gender-environmental bifocals : a neighborhood analysis in Santiago de Chile* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 312-323.

**ANDRE Yves, BAILLY Antoine S., CLARY Maryse, FERRAS Robert, GUERIN Jean-Paul**, 1990, Modèles graphiques et représentations spatiales. Paris, Anthropos, 217 pages.

**ANDRE Yves, BAILLY Antoine S., FERRAS Robert, GUERIN Jean-Paul, GUMUCHIAN Hervé**, 1989, Représenter l'espace, l'imaginaire spatial à l'école. Paris, Anthropos, 227 pages.

**ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE** , 2003, « Les infortunes de l'espace ». N°93, Paris, 190 pages.

**ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE** , 1997, « *L'école dans la ville* ». N°75, Paris, 175 pages.

**ARCHIBUGI Franco**, 1998, « *Measuring Urban Life Quality : some methodological warnings* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 3, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 24-40.

**ASGARY Ali**, 2000, « *Quality of life mapping system* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 157-164.

**ASSOGBA Yao**, 1999, La sociologie de Raymond Boudon. Essai de synthèse et applications de l'individualisme méthodologique. Paris, Les Presses de l'Université Laval, 321 pages.

Sous la direction d'**AUTHIER Jean-Paul**, 2001, Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien. Paris, Anthropos, 214 pages.

**BACHELARD Gaston**, 1975, Le nouvel esprit scientifique. Paris, Presses Universitaires de France, 13<sup>ème</sup> édition, 183 pages.

**BACHELARD Gaston**, 1993, La formation de l'esprit scientifique : contribution à une psychanalyse de la connaissance. Paris, Editeur J. Vrin, Collection Bibliothèques des textes philosophiques, 256 pages.

**BAILLY Antoine S.**, 1981, La géographie du bien-être. Paris, Presses Universitaires de France, 239 pages.

**BAILLY Antoine S.**, 1982, « Percevoir la région : territorialité et images mentales ». *Espaces et Sociétés*, N° 41, pages 173-177.

**BAILLY Antoine S.**, 1984, Les concepts de la géographie humaine . Paris, Masson, 204 pages.

**BAILLY Antoine S.**, 1986, Représentations spatiales et dynamiques urbaines et régionales. Montréal, Editions Régionales Européennes, 172 pages.



- BAILLY Antoine S., RACINE Jean-Bernard**, 1988, « Les nouveaux indicateurs sociaux et spatiaux : qualité de la vie, bien-être et disparités territoriales ». *L'Espace Géographique*, N° 3, Tome XVII, Paris, pages 161-165.
- BAILLY Antoine S., RACINE Jean-Bernard**, 1988, « Qualité de la vie, bien-être, indicateurs sociaux territoriaux : l'homo géographique entre choix et contraintes ». *L'Espace Géographique*, N° 3, Tome XVII, Paris, pages 232-240.
- BAILLY Antoine S., BEGUIN Hubert**, 1990, Introduction à la géographie humaine. Paris, Masson, 2<sup>ème</sup> édition, Collection Géographie, 188 pages.
- BAILLY Antoine S., GUESNIER Bernard, PAELINCK Jean H.P., SALLEZ Alain**, 1995, Stratégies spatiales : comprendre et maîtriser l'espace. Montpellier, Collection Alidade GIP Reclus, 216 pages.
- BALLE Catherine**, 1990, Sociologie des organisations. Que sais-je ? Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.
- BALLION Robert, GRANJEAN Alain**, 1982, « Aire d'attractivité des espaces verts publics urbains de la région d'Ile-de-France ». Laboratoire d'économétrie de l'école Polytechnique, Etude pour l'Agence des Espaces Verts de la Région d'Ile de France, 39 pages.
- BALSAS Carlos J. Lopes**, 1998, « *Quality of life and city center commercial activity, a southern european study* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 71-84.
- BARBARINO-SAULNIER Natalia**, 1996, D'un quartier à l'autre de Lyon : les disparités de la qualité de vie. Travail d'Etude et de Recherche, Université Lumière Lyon 2, Faculté de Géographie, sous la direction de ZANIN Christine, 188 pages.
- BARBARINO-SAULNIER Natalia**, 1997, Entre les conditions de vie et le bien-être des citoyens, quelle réalité pour la qualité de vie intra-urbaine ? Essai de synthèse sur trois quartiers lyonnais péri-centraux de la rive gauche du Rhône. Mémoire de D.E.A. Villes et Sociétés, Université Lumière Lyon 2, Institut d'Urbanisme de Lyon, sous la direction de MONTES Christian, 108 pages.
- BARNIER Véronique, TUCOULET Carole**, 1999, « Ville et environnement. De l'écologie urbaine à la ville durable ». Paris, Problèmes politiques et sociaux, N°829, La documentation Française, 86 pages.
- Sous la direction de **BARRAQUE Bernard, THEYS Jacques**, 1998, Les politiques d'environnement. Evaluation de la première génération : 1971 – 1995. Paris, Editions Recherches, 391 pages.
- BARRAU Jacques, GODARD Olivier, LENCO Michel, PERELMAN Roger, SACHS Ignacy**, 1975, Environnement et qualité de vie. Paris, Le Prat, 250 pages.
- BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine**, 1995, Dictionnaire de géographie. Paris, Hatier, 432 pages.
- BAXTER Christine, CUMMINS Robert A.**, 1998, « *An international standard for life satisfaction* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 1-9.

- BAXTER Christine, CUMMINS Robert A.**, 2000, « *Subjective quality of life is maintained under homeostatic control : implications for measurement* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 60-73.
- BAYARD Françoise, CAYEZ Pierre**, 1990, Histoire de Lyon. Du XVI siècle à nos jours. Lyon, Edition Horvarth, 479 pages.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline**, 1995, Géographie urbaine. Paris, Armand Colin, 349 pages.
- BEGUIN Hubert**, 1988, « Petite axiomatique du bien-être ». L'Espace Géographique, N° 3, Tome XVII, Paris, pages 166-172.
- BELLAMY Rufus, BRIFFETT Clive**, 1998, « *The contribution of nature conservation to the quality of life in the urban environment . Case studies of London and Singapore* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 145-165.
- BELLET Michel, KIRAT Thierry, LARGERON Christine**, 1998, Approches multiformes de la proximité – Interdisciplinarité et nouveaux outils. Paris, Edition Hermes, 343 pages.
- BERDIER Chantal**, 2000, « *Impacts of a new policy of household waste management on quality of life in cities : Lyon's urban community (France) : a case study* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 190-199.
- BERQUE Augustin, DESMARAIS Gaétan, FRANKHAUSER P., MÔYSTAD O., PETITOT J., PUMAIN Denise, SANDERS Léna**, 1998, La modélisation dynamique en géographie humaine. Québec, Canada, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 42, N°117, Université Laval, 501 pages.
- BERRY M., BHATIA K., BROWN S., CABELLI A., FLOOD J., GOMBOSO J., NEWTON P. W., RICHARDSON A. J.**, 1998, « *Environmental indicators for australian cities. Report on the 1997 National State of Environment Study on Human Settlement Indicators* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 206-221.
- BESLEME Kate, ERQUIAGA Elisa, SWAIN David**, 1998, « *Community indicator projects : practical tools for addressing quality of life in communities* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 231-245.
- BESSON-GUILLAUMOT Michèle, BILLAUDOT Françoise**, 1979, Environnement, urbanisme, cadre de vie : le droit et l'administration. Paris, Editions Montchrestien, 765 pages.
- BEST Christopher J., CUMMINS Robert A., LO Sing Kai**, 1998, « *Evidence for domain compensation involving the homeostatic control of subjective life quality among ex-farmers in Australia* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 10-16.
- BITO Akio**, 1998, « *Regional structure of mental images : the case of metropolitan*

Tokyo ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 451-460.

**BOISSEL-CHAGNARD Marion, FILLOD Laurent**, 2000, « Les espaces publics de loisirs et de détente de la ville de Lyon. Note méthodologique ». Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 13 pages.

**BOISSEL-CHAGNARD Marion, FILLOD Laurent**, 2001, « *L'accessibilité aux espaces publics de loisirs et de détente du Grand Lyon. Note méthodologique et éléments cartographiques* ». Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 60 pages.

**BONAIUTO Marino, AIELLO Antonio, PERUGINI Marco, BONNES Mirilia, ERCOLANI Anna Paola**, 1999, « *Multidimensional perception of residential environment quality and neighborhood attachment in the urban environment* ». Journal of environmental psychology, N°19, Pages 331-352.

Sous la direction de **BONARDI Christine, GIRANDOLA Fabien, ROUSSIAU Nicolas, SOUBIALE Nadège**, 2002, *Psychologie sociale appliquée. Environnement, santé et qualité de vie*. Paris, In Press Editions, 390 pages.

**BONNAFOUS Alain, PATIER-MARQUE Danièle, PLASSARD François**, 1981, *Mobilité et vie quotidienne, suivi expérimental du métro de Lyon*. Lyon, Collection Transport - Espace - Société, Presses Universitaires de Lyon, 172 pages.

**BORSODORF Axel**, 1999, « *Quality of life in alpine towns - with examples from Innsbruck and Bregenz* ». Revue de Géographie Alpine – Les enjeux de l'appartenance alpine dans la dynamique des villes – N°1, Tome 87, pages 163-171.

**BOSSARD Earl G.**, 1998, « *Envisioning neighborhood quality of life : an organizational framework for small area analysis, with a case study envisioning chinese areas of Alameda county, California, U.S.A.* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 246-260.

**BOUDON Raymond**, 1979, *La logique du social. Introduction à l'analyse sociologique*. Paris, Hachette Littérature, 275 pages.

**BOUDON Raymond, BOURRICAUD François**, 1986, *Dictionnaire critique de la sociologie*. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Presses Universitaires de France, 714, pages.

**BOUDON Raymond**, 1993, *Les méthodes en sociologie*. Que sais-je ?, Paris, 9<sup>ème</sup> édition, Presses Universitaires de France, 126 pages.

**BOURDIEU Pierre**, 1984, *Questions de sociologie*. Paris, Les Editions de Minuit, 277 pages.

**BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude, PASSERON Jean-Claude**, 1983, *Le métier de sociologue*. La Haye, 4<sup>ème</sup> édition, Mouton Editeur, 357 pages.

**BOUSQUET F., GAUTIER D.**, 1999, « *Comparaison de deux approches de modélisation des dynamiques spatiales par simulation multi-agents : les approches "spatiale" et "acteurs"* ». CIRAD-GREEN (Gestion des ressources renouvelables), Environnement INRA-SAD (Systèmes Agraires et Développement), Cybergéog N° 89, [www.cybergeog.presse.fr](http://www.cybergeog.presse.fr), 15 pages.

**BOUTIN Gérald, GOYETTE Gabriel, LESSARD-HEBERT Michelle**, 1997, *La*

*recherche qualitative. Fondements et pratiques.* Montréal, Editions Nouvelles AMS, Diffusion de Boeck Université, 124 pages.

**BOZON Michel**, 1984, *Vie quotidienne et rapports sociaux dans une petite ville de province.* Lyon, Presse Universitaire de Lyon, 300 pages.

**BROWN David**, 1998, « *Using personal-environment perspectives as a measure of the quality of life in formal and informal settlements : a case study from Trinidad* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 261-279.

**BRUNET Roger**, 1988, « Au secours des indicateurs sociaux ». *L'Espace Géographique*, N° 3, Tome XVII, Paris, pages 173-180.

**BRUNET Roger, FERRAS Robert, THERY Hervé**, 1993, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique.* Montpellier, RECLUS, Collection Dynamiques du territoire, 3<sup>ème</sup> édition, 518 pages.

**BUCKLEY Partick H., MOOKHERJEE Debnath**, 1999, « *Non-metric conceptual clustering : a new tool for investigating urban quality of life* ». Western Washington University, *Cybergéo* N° 109, [www.cybergegeo.presse.fr](http://www.cybergegeo.presse.fr) , 26 pages.

**BURKE Terry, SALVARIS Mike**, 1998, « *Citizenship, progress and measurement of well-being. A new system of indicators in Australia* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 44-66.

**CAILLOT Robert**, 1972, *L'enquête-participation. Méthodologie de l'aménagement.* Paris, Editions Economie et Humanisme, les Editions Ouvrières, Collection Initiation sociologique, 239 pages.

ç **A M'INTER SSE**, février 2000, « Où fait-il bon vivre en France ? ». N°228, pages 46-61.

ç **A M'INTER SSE**, février 2003, « Où fait-il bon vivre en France ? ». N°264, pages 42-56.

**CAUVIN Colette**, 1999, « Propositions pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine ». U.F.R. de géographie de Strasbourg, Laboratoire « Image et Ville », *Cybergéo* N° 72, [www.cybergegeo.presse.fr](http://www.cybergegeo.presse.fr) , 44 pages.

**CERTU**, 1996, « Recueil des textes réglementaires ». *Bruit des infrastructures routières de transports terrestres*, 13 pages.

**CERTU**, 1996, « Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres (arrêté du 30 mai 1996) Présentation générale ». *Bruit des infrastructures routières de transports terrestres*, 4 pages.

**CERTU**, 1996, « Eléments méthodologiques pour le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ». *Rapport n°1 infrastructures routières*, 69 pages.

**CERTU**, 2001, « Observatoires du bruit des routes - Guide méthodologiques pour la mise en place des observatoires dans les départements ». 194 pages.

**CERTU**, 2001, *Composer avec la nature en ville.* Lyon, Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, 372 pages.

**CERTU**, 2002, « Pratiques et usages dans trois espaces verts publics de la ville de

- Lyon. Etude comparative ». 39 pages.
- CETE de Lyon**, 2003, « *Evaluation de la qualité de vie dans la ville de Lyon. Critère environnemental : la qualité de l'air. Modélisation de la dispersion de la pollution d'origine routière.* ». 55 pages.
- CHALAS Yves** avec **COUIC Marie-Christine**, **DUARTE Paulette**, **TORGUE Henry**, 1997, *La ville émergente. Urbanité et périphérie. Connaissance et reconnaissance des territoires contemporains*. Paris, Plan construction et architecture, 194 pages.
- CHALAS Yves**, **DUBOIS-TAINE Geneviève**, 1997, *La ville émergente*. Saint-Etienne, Editions de l'Aude, 285 pages.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE LYON, GRAND LYON, CONSEIL GÉNÉRAL DU RHÔNE, CHAMBRE DES MÉTIERS DU RHÔNE, CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE VILLEFRANCHE ET DU BEAUJOLAIS**, 2002, « *7ème enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnais. Principaux résultats* ». 30 pages.
- CHAMPELOVIER Patricia**, **LAMBERT Jacques**, 1996, « *Gêne due à la multiexposition au bruit des transports. Analyse bibliographique* ». INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Rapport INRETS-LEN n°9620, 29 pages.
- CHERASSE Jean-Claude**, 1982, *Milieu de vie quotidien et perception de l'espace*. Thèse de Troisième cycle de Géographie et d'Aménagement, Université Lumière Lyon 2, Institut d'Urbanisme de Recherches Géographiques, Centre de Recherches sur l'Environnement Géographique et Social, 227 pages.
- CHIN Lawrence**, **FOO Tuan Seik**, **YUEN Belinda**, 1998, « *Measuring the quality of life of singaporeans* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Buildind and Real Estate National University of Singapore, pages 299-311.
- CHOAY Françoise**, 1996, *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris, Nouvelle édition revue et corrigée, Editions du Seuil, 378 pages.
- CHOAY Françoise**, 1965, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris, Editions du Seuil, 447 pages.
- COMBESSIE Jean-Claude**, 1999, *La méthode en sociologie*. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.
- CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL**, section Cadre de vie, dirigé par HUET Michel, 1993, *Les équilibres des fonctions dans la ville pour une meilleure qualité de vie*. Paris, Direction des Journaux Officiels, 118 pages.
- CONSEIL NATIONAL DU BRUIT**, 2000, « *Le bruit en Europe. La cartographie sonore : un outil d'aide à la décision pour la gestion et la planification du bruit du trafic routier en milieu urbain* ». Actes de colloque, 3 pages.
- CONSEIL NATIONAL DU BRUIT**, 2000, « *Le bruit en Europe. Le bruit des transports en Europe : exposition de la population, risques pour la santé et coût pour la collectivité* ». Actes de colloque, 7 pages.
- COOMBES Penelope**, **COOK Nicole**, 1998, « *Quality of life as a focus for strategies and benchmarking for cities* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of

Singapore, pages 280-287.

**COTTEN Michel**, 1978, *Les équipements publics de quartier*. Etudes Prioritaires Interministérielles, Paris, La Documentation Française, 149 pages.

**COUPER Mick, MARANS Robert W.**, 2000, « *Measuring the quality of community life : a program for longitudinal and comparative international research* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 386-400.

**COUTARD Olivier**, 1998, « *An indicator of quality of life of the poor in rich countries : access of low-income households to water and energy supply in France and Great-Britain* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 267-277.

**COUTARD Olivier**, 2000, « *Quality of life in the Paris area and new challenges to the regional transport policy* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 13-27.

**CUMMINS Robert A.**, 1998, « *The comprehensive quality of life scale - Fifth edition* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 67-77.

**CUMMINS Robert A.**, 2000, « *A homeostatic model for subjective quality of life* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 51-59.

**CUMMINS Robert A., GULLONE Eleonora**, 2000, « *Why we should not use 5-point liker scales : the case for subjective quality of life measurement* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 74-85.

**DAGNAUD Monique**, 1977, *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France. Enquête sur l'idéologie urbaine de l'élite technocratique et politique (1945-1975)*. Paris, Monton, 326 pages.

**DAILLY-MARTIN Agnès, DELFANTE Charles**, 1994, *100 ans d'urbanisme à Lyon*. Lyon, Edition LUGD, 231 pages.

**DEJOURS Christophe**, 1998, *Souffrance en France : la banalisation de l'injustice sociale*. Paris, Editions du Seuil, 197 pages.

**DELEUIL Jean-Michel**, 2000, « *The quality of night-life, to what ends ? for whom ?* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 353-359.

**DELHOMME Béatrice**, 2003, *La notion de qualité de vie en milieu urbain : aide à la conception de projets locaux d'aménagement et d'urbanisme. De la réflexion à l'expérimentation sur une ville de l'agglomération grenobloise : Saint-Égrève*. Mémoire de DESS dirigé par PLANQUE Bernard, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, 149 pages.

**DERIVRY Daniel**, « *L'individualisme méthodologique* ». [www.mapage.noos.fr](http://www.mapage.noos.fr), 2 pages.

**DE SABLET Michel**, 1991, *Des espaces urbains agréables à vivre, places rues*,

---

squares et jardins. 2<sup>ème</sup> édition, Editions du Moniteur, 285 pages.

**DESLAURIERS Jean-Pierre, GROULX Lionel-Henri, LAPERRIERE Anne, MAYER Robert, PIRES Alvaro, POUPART Jean**, (Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives), 1997, *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal, Gaëtan Morin Editeur, 405 pages.

**DIDIER Nadège, TROCHE Jean-Pierre – Groupe RE-Sources**, 2001, « Les cahiers de l'aménagement urbain. Eléments pour une meilleure gestion des déplacements dans les opérations d'aménagement ». Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 133 pages.

**DI MEO Guy**, 1996, *Les territoires du quotidien*. Paris, Collection Géographie sociale, L'Harmattan, 207 pages.

**DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ**, 2003, « *Rapport Cartographies et fréquences* ». Grand Lyon, 42 pages.

**DOBRE Michelle**, 1995, *L'opinion publique et l'environnement*. Orléans, Institut Français de l'Environnement, 95 pages.

**DOWNS Roger M., STEA B. David**, 1981, *Des cartes plein la tête : essai sur la cartographie mentale*. Traduction de RONDAL Jean, Saint-Hyacinthe Québec, Edisem Paris, Diffusion Maloine, 218 pages.

**DUBET François**, 1994, *Sociologie de l'expérience*. Paris, Editions du Seuil, 272 pages.

**DUBOIS Michel, GAGNON Christiane**, 2000, « *Quality of life in a small industrial city : a longitudinal study of Alma, Québec (Canada)* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 360-368.

**DUBOIS-TAINE Geneviève, PIRON Olivier**, 1998, *La ville émergente. Constats pour renouveler les lignes d'actions publiques*. Paris, Plan construction et architecture, 207 pages.

**DURAND Marie-Françoise, LEVY Jacques, RETAILLE Denis**, 1993, *Le monde espaces et systèmes*. Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Dalloz, 597 pages.

**DURAND Michelle, HARFF Yvette**, 1977, *La qualité de la vie, mouvement écologique, mouvement ouvrier*. Paris, Mouton, 257 pages.

**DURMISEVIC Sanja, SARIYILDIZ Sevil**, 2000, « *A systematic measurement of the quality of life of underground spaces* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 80-96.

**DUSSAIX Anne-Marie, GROSBRAS Jean-Marie**, 1996, *Les sondages : principes et méthodes*. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.

**EICKEMEYER Mabel Wai Lin**, 2000, « *Quality of life – The “is”, “ought” and “virtual”* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 94-102.

**ELAN RHÔNE ALPES**, 2001, « *Les territoires du cadre de vie et la démocratie*

- participative ».UMR 5600 Environnement-Ville-Société du CNRS, N° 30, 8 pages.
- ELSTER Jon**, 1989, *Karl Marx : une interprétation analytique*.Paris, Presses Universitaires de France, 747 pages.
- ERICSON Gunnar, NASLUND Dag**, 1998, « *Strategy, change and performance measurement systems – An integrated framework* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 278-297.
- L'EXPRESS**, semaine du 26 avril au 2 mai 2001, « Où vit-on le mieux à Lyon. Le classement des 9 arrondissements ».N° 2599, dossier spécial.
- FAUQUE R**, 1975, « Perception de la ville et imaginaire urbain ».Espaces et Sociétés, N° 16, pages 63-75.
- FREUND Julien**, 1973, *Les théories des sciences humaines*. Paris, Presses Universitaires de France, 159 pages.
- FISCHER Gustave-Nicolas**, 1992, *Psychologie sociale de l'environnement*. Toulouse, Privat, 240 pages.
- FREYSSINET-DOMINJON Jacqueline**, 1997, *Méthodes de recherche en sciences sociales*. Paris, Montchrestien, Collection administration économique et sociale, 356 pages.
- FRIEDBERG Erhard**, 1997, *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*. Paris, Editions du Seuil, Points Essais, 423 pages.
- GARDES Gilbert**, 1988, *Lyon, l'art et la ville. Urbanisme et Architecture*. Tome 1, Lyon, Edition du CNRS, 188 pages.
- GARDEN Maurice, LEQUIN Yves**, 1984, *Habiter la ville : XV<sup>ème</sup> – XX<sup>ème</sup> siècle*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 315 pages.
- GEORGE Pierre**, 1970, *Les méthodes de la géographie*. Paris, Presses Universitaires de France, 128 pages.
- GHIGLIONE Rodolphe, MATALON Benjamin**, 1992, *Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique*. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.
- GIRAULT Frédéric, ORHAN Jean-Marc**, 1999, «*La qualité des données de géomarketing* ». Laboratoire MTG-CNRS, Université de Rouen, UMR Géographie-cités CNRS, Equipe P.A.R.I.S. et Avenir France, Cybergéo N° 104, [www.cybergeopresse.fr](http://www.cybergeopresse.fr) , 20 pages.
- GRAFMEYER Yves**, 1991, *Habiter Lyon*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon, Editions du CNRS, 220 pages.
- GRAFMEYER Yves**, 1994, *Sociologie urbaine*. Paris, Nathan Université, 127 pages.
- GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac**, 1990, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Nouvelle édition, RES Champ Urbain, Aubier, 378 pages.
- GRAND LYON** , 2001, « *Thème "cadre de vie". Indicateur "mixité des fonctions urbaines"* ». Ecologie Urbaine, Observatoire de l'environnement, 19 pages.
- GRAND LYON, AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE** , 2004, « Plan Local d'Urbanisme. Rapport de présentation. Projet



d'aménagement et de développement durable. Orientations d'aménagement ». Révision arrêté du projet. 151 pages.

**GRAND LYON, CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE LYON, CONSEIL GÉNÉRAL DU RHÔNE**, 2004, « SDUC. Vers un Schéma d'Implantation et de Développement Commercial 2004-2010 ». 37 pages.

**GRAND LYON, MISSION PROSPECTIVE ET STRATÉGIE D'AGGLOMÉRATION**, 1999, « Violence et sécurité ». Les cahiers Millénaire 3. N°15, 81 pages.

**GRAWITZ Madeleine**, 1993, Méthodes des sciences sociales. Paris, 9<sup>ème</sup> édition, Précis Dalloz, 870 pages.

**GROUPE INTERMINISTÉRIEL D'ÉVALUATION DE L'ENVIRONNEMENT**, 1979, Une évaluation de la qualité de vie. Paris, Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, Documentation Française, Collection Recherche Environnement, 244 pages.

**GUERRAND Roger-Henri**, 1985, Les lieux. Histoires des commodités. Paris, Editions La Découverte, 206 pages.

**HEADY Bruce, SARIS Willem E.**, 1998, « *Income and satisfaction* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 125-134.

**HEBEL Pascale, MARESCA Bruno**, 1999, L'environnement. Ce qu'en disent les Français. Paris, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, La documentation Française, 218 pages.

**HENRIOT-VAN ZANTEN Agnès, PAYET Jean-Paul, ROULLEAU-BERGER Laurence**, 1994, L'école dans la ville. Accords et désaccords autour d'un projet politique. Paris, Editions L'Harmattan, 192 pages.

**HERSCHER Ermine**, (BOISSONNET François, photographe), 1991, Qualité de vie : objets des valeurs quotidiennes. L'école dans la ville. Paris, Editions du May, 95 pages.

**HUET Michel**, 1993, « Les équilibres des fonctions dans la ville : pour une meilleure qualité de vie ». Conseil Economique et Social, Séances des 12 et 13 octobre 1993, 79 pages.

**INSEE**, 1999, « Les dossiers INSEE Rhône-Alpes, villes et quartiers sensibles face à la montée de la précarité ». Réalisé par DELPECH Florence, INSEE Rhône-Alpes, 100 pages.

**INSEE PREMIÈRE**, 2003, « Citadins, votre quartier est-il agréable à vivre ». Réalisé par RIZK Cyril, division Conditions de vie des ménages, 4 pages.

**INSEE RHÔNE-ALPES**, Edition 1998, « Cartographie et décision, atlas du Grand Lyon - Démographie, Activité économique, Construction ». Communauté Urbaine de Lyon, 29 pages.

**INSTITUT DE VEILLE SANITAIRE – DÉPARTEMENT SANTÉ ENVIRONNEMENT**, 2002, « Programme de surveillance Air et Santé. 9 villes ». Paris, Ministère de l'écologie et du développement durable, Maulde & Renou, 181 pages.

**INSTITUT DE VEILLE SANITAIRE – DÉPARTEMENT SANTÉ ENVIRONNEMENT**, 2003, « Evaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans 26 villes européennes ». Paris, Maulde & Renou, 143 pages.

- JACOMETTI Pierre**, 1993, Parilly : quel(s) quartier(s) ? Mémoire de maîtrise, Université Joseph Fourier de Grenoble, Institut de Géographie Alpine, sous la direction de Mr BOUMAZA, 86 pages.
- JAVEAU Claude**, 1988, L'enquête par questionnaire. Manuel à l'usage du praticien. Bruxelles, 3<sup>ème</sup> édition, Collections de l'Institut de Sociologie, Etudes de méthodologie, Editions de l'Université de Bruxelles, 138 pages.
- JUAN Salvador**, 1999, Méthodes de recherches en sciences sociohumaines. Exploration critique des techniques. Paris, Presses Universitaires de France, 296 pages.
- JUNG Kwon, KAU Ah Keng, TAN Soo Jiuan, WIRTZ Jochen**, 1998, « *Life satisfaction in Singapore : a demographic analysis* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 312-321.
- JOLIVEAU Thierry**, 1987, Associations d'habitants et urbanisation, l'exemple lyonnais (1880 – 1983). Mémoires et documents de géographie. Paris, Editions du CNRS, 235 pages.
- KIRBY Andrew**, 1998, « *Taking responsibility for the quality of life in american cities* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 89-96.
- KIRBY Andrew**, 1999, « *Quality of life in cities* ». CITIES The international journal of urban policy and planning, Volume 16, N°4, pages 221-222.
- KIRBY Andrew**, 2000, « *Moving from evaluation to regulation : urban governance and the improvement of the QOL* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 112-121.
- KLAINÉ Roger**, 1975, La qualité de vie et les micro-équipements d'un centre ville. Institut Européen d'Ecologie, Département des Sciences de l'Homme et de la Société, Metz, Armand Colin, 96 pages.
- KOSTINSKIY Grigoriy**, 1998, « *Human evaluation of urban environment quality* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 174-180.
- KUCHELMEISTER Guido**, 1998, « *Urban green for local needs – Improving quality of life through multipurpose urban forestry in developing countries* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 181-191.
- KUTTY Nandinee K.**, 1998, « *Housing quality in the United States : prevalence and determinants* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 334-350.
- LAJOIE Gilles**, 1992, Le carroyage des informations urbaines. Une nouvelle forme de banque de données sur l'environnement de Grand Rouen. Rouen, Publications de l'université de Rouen, Collection Nouvelles Données en Géographie, N°177, 238 pages.

- LANYON Andreas, MANICAROS Michelle, MULLINS Patrick, SIMPSON Rod, STIMSON Robert J., WESTERN John**, 1998, « *Behavioral and attitudinal aspects of quality of life in a rapidly growing sun belt metropolis : results of a survey in the Brisbane-South east Queensland region, Australia* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 448-465.
- LAURENT Alain**, 1994, *L'individualisme méthodologique. Que sais-je ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.
- LAURIAC Nathalie, KLOPPENBURG Jean**, 2003, « Démocratie et développement des territoires. Observer la ville : vers un service de l'intérêt général ». *Economie & Humanisme*, n°365, pages 94-97.
- LAZARFELD Paul**, 1970, *Philosophie des sciences sociales*. Paris, Bibliothèque des Sciences Humaines, Editions Gallimard, 506 pages.
- LAZO-FLORES Thelma, MIYAZAKI Kiyoshi**, 1998, « *Transformation of human settlements and quality of life. Site, settlement and patterns of dwelling : a study of relationships affecting the concept of habitus* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 177-191.
- LEBEAU René**, 1977, *Atlas et géographie de la France moderne. La région lyonnaise*. Lyon, Flammarion, 312 pages.
- Sous la direction de **LEFEVRE Charles**, 1977, *Qualité de vie, vie de qualité*. Centre interdisciplinaire de Lille, Privat, 263 pages.
- LEITMANN Josef**, 1998, « *Can city QOL indicators be objective and relevant ? Towards a tool for sustaining urban development* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 331-342.
- LEITMANN Josef**, 2000, « *Different strokes : assessing the quality of life in third world cities* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 9-23.
- LE MOIGNE Jean-Louis**, 1990, *La modélisation des systèmes complexes*. Paris, Dunod, 178 pages.
- LEPLEGE Alain**, 1999, *Les mesures de la qualité de vie. Que sais-je ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 127 pages.
- LEVER William F., MASNAVI Mohammad Reza, PORTEOUS Colin**, 1998, « *Quality of life and sustainable development – Can the compact city improve the quality of life ?* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 517-530.
- LEVY-LEBOYER Claude**, 1977, *Etude psychologique du cadre de vie*. Paris, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Monographies françaises de psychologie, N°41, 121 pages.
- LEW Alan A.**, 1998, « *Tourism and quality of life in cities : friend or foe ?* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1,

- School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 431-439.
- LIM Bill, MINNERY John**, 1998, « *Crime, safety and environmental design* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 440-450.
- LIM Lam Yuan**, 2000, « *Reflections on quality of life studies* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 1-8.
- LINER Blaine**, 2000, « *Quality of life measures, practices and policies in U.S. cities* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 24-38.
- McQUILLAN James**, 1998, « *Quality and reality : philosophical transformations, art and urbanism* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 3, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 15-21.
- MAGLIONE Jean**, 1994, *Cris et écrits, quartiers et cultures populaires face à la modernité et aux aménageurs*. (Textes recueillis et commentés par Jacques Dreyfus), Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 502 pages.
- MARTINS Isabel**, 2004, « *Monitoring system on Urban Quality of Life* ». Porto City Council – Studies and planning unit, 144 pages.
- MATTEI Marie-Flore, PUMAIN Denise**, 2003, *Données urbaines 4 exemplaires*. Paris, Anthropos, 433 pages.
- MAZUMDAR Krishna**, 1998, « *Quality of life in the developing countries* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 355-375.
- MAZUMDAR Krishna**, 2000, « *A multivariate analysis of urban quality of life in one-million-plus cities of India* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 511-517.
- MELOTTE Barrie**, 1998, « *Is the whole greater than the sum of the parts ? Integrating efficiency, equity, environment and the quality of life as a paradigm for planning* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 209-223.
- MENDRAS Henri, OBERTI Marco**, 2000, *Le sociologue et son terrain. Trente recherches exemplaires*. Paris, Arman Colin, 294 pages.
- MICHELIS André, NANCY Jean-Luc, SAFOUAN Moustapha, VERNANT Jean-Pierre, WEIL Dominique**, 1992, *Homme et sujet. La subjectivité en question dans les sciences humaines*. Paris, Editions L'Harmattan, Collection « Logiques Sociales », 157 pages.
- MIQUEL Paul-Antoine**, 1991, *Epistémologie des sciences humaines*. Paris, Repères Philosophiques, Editions Nathan, 144 pages.
- MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**, 2000, « *Réglementation acoustique. Les changements de l'an 2000* ». Direction Générale

---

de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, 4 pages.

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR**, 2001, « Lutte contre l'insécurité ». Direction Générale de la Police Nationale, Direction Départementale de la Sécurité Publique du Rhône, 8 pages.

**MONTES Christian**, 2003, Les Transports dans l'aménagement urbain à Lyon. Lyon, collection Géocarrefour, 263 pages.

**MOOKHERJEE Harsha N.**, 1998, « *Perception of well-being among the elderly population in urban America* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 376-393.

**MULLINS Patrick, SIMPSON Rod, STIMSON Robert J., WESTERN John**, 1998, « *Urban metabolism as a framework for investigating quality of life and sustainable development in the Brisbane-South east Queensland metro region* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 448-465.

**MURARD Lion, ZYLBERMAN Patrick**, 1996, L'hygiène dans la république. La santé publique en France, ou l'utopie contrariée. 1870–1918. Paris, Fayard, 805 pages.

**NOSCHIS Kaj**, 1984, Signification affective du quartier. Paris, Librairie des Méridiens, 168 pages.

**Le NOUVEL OBSERVATEUR**, semaine du 28 juin au 4 juillet 2001, « Air pur, circulation, espaces verts... Qualité de la vie – Le palmarès des grandes villes ». N°1912, pages 14-34.

**Le NOUVEL OBSERVATEUR**, semaine du 6 au 12 septembre 2001, « Spécial Immobilier. Rhône-Alpes, Lyon : tout les prix, quartier par quartier. Ici, tout est possible ». N°1921, pages 130-142.

**NUVOLATI Giampaolo**, 1997, « *Quality of life in the old european cities belt historical development, structural profiles and modern living conditions* ». Eurodada Newsletter, N° 5, [www.mzes.uni-mannheim.de](http://www.mzes.uni-mannheim.de), 8 pages.

**OBJECTIFS RHÔNE-ALPES**, Octobre 2001, « *Immobilier : les bonnes affaires dans la région* ». Dossier spécial, pages 64-74.

**OFORI George, ONG Boon Lay, SHARMA Sangeeta**, 2000, « *Indicators for the environmental assessment of a community* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 250-265.

**OUELLET Fernando, URLI Bruno, URLI Didier**, 2003, « *Méthodologie multicritère de classification des sites potentiellement dangereux en regard des infrastructures routières* ». Département d'économie et de gestion, Université du Québec, Rimouski, 6 pages.

**PELLETIER Jean**, 2000, LYON. *Connaître son arrondissement. Le 3ème. De la Guillotière à la Part-Dieu, de Montchat à Monplaisir*. Lyon, Editions Lyonnaises d'Arts et d'Histoire, 94 pages.

**PELLETIER Jean**, 1997, LYON. *Connaître son arrondissement. Le 4ème*. Lyon, Editions Lyonnaises d'Arts et d'Histoire, 95 pages.

- PEREC Georges**, 1994, *Espèces d'espaces*. Paris, Galilée, 125 pages.
- PERECQ Pascal**, 1994, *Les habitants aménageurs*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aude, 88 pages.
- PETRONI Angelo Maria**, 1991, « *L'individualisme méthodologique* ». Journal des Economistes et des Etudes Humaines, volume 2, N°1, 44 pages.
- PINCON Michel, PINCON-CHARLOT Monique**, 1994, « *De l'espace social à l'espace urbain* ». Les Annales de la Recherche Urbaine, Parcours et Positions, N° 64, pages 51-53.
- PINOL Jean-Luc**, 1991, *Le monde des villes au XIXe siècle*. Paris, Hachette, 230 pages.
- Le POINT**, Hebdomadaire du jeudi 27 janvier 2005, « *Où vit-on le mieux en France ? N°1 Lyon.* ». N°1689, pages 48-73.
- POLL Ric van**, 2000, « *Perceived urban environmental quality* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 441-451.
- PORTO CITY COUNCIL**, 2004, *Monitoring System on Urban Quality of Life*. Coordinators : Isabel MARTINS, Luis DELFIM SANTOS, Studies and Planning Unit, Porto, 144 pages.
- PREEL Bernard**, 1999, « *Vivre la ville* ». Colloque Caisse des dépôts, IPSOS-BIPE, 34 pages.
- Revue PREVENIR**, 1997, *Qualité de vie. Santé, écologie, environnement*. Marseille, Cahiers d'étude et de réflexion édités par la coopérative d'édition de la vie mutualiste, N° 33, 224 pages.
- PUTNAM Hilary**, 1990, *Représentation et réalité*. Traduit de l'anglais par Claudine ENGEL-TIERCELIN, Paris, Editions Gallimard, 224 pages.
- RAO S.P.**, 1998, « *Design of residential apartments for a better quality of life in the information technology era* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 364-368.
- RATIU Eugenia**, 1996, *Attributs environnementaux, dimensions psychologiques et rapports à l'environnement. Les cas de l'habitat et de l'université*. Thèse de Doctorat en Psychologie dirigée par le Professeur LEVY-LEBOYER Claude, Université René Descartes - Paris V, 453 pages.
- RIPON Alain**, 1983, *Qualité de la vie de travail*. Paris, Presses Universitaires de France, Collection Psychologie d'aujourd'hui, 268 pages.
- ROCHE Sébastien**, 1993, *Le sentiment d'insécurité*. Paris, Presses Universitaires de France, 320 pages.
- ROGERSON Robert J.**, 1998, « *Quality of life and the global city* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 109-124.
- ROGERSON Robert J.**, 2000, « *Quality of life in Europe : towards an urban renaissance* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore,

---

pages 39-49.

- ROSEMBERG-LASORNE Muriel**, 1997, Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs. Thèse de doctorat dirigée par le Professeur SAINT-JULIEN Thérèse, Université Paris I – Panthéon Sorbonne, U.F.R. de Géographie, 316 pages.
- De ROSNAY Joël**, 1977, Le microscope vers une vision globale. Paris, Editions du Seuil, 346 pages.
- SANDERS Lena**, 1990, L'analyse statistique des données en géographie. Montpellier, Reclus, Collection Alidade, 267 pages.
- SCHWARTZ Annie**, 1993, 30 ans de vies à la Duchère ou les mémoires d'un grand ensemble. Lyon, Ecole et Quartier, Edition UTINAM, 125 pages.
- SCHWENKE Stephen**, 1998, « *Justifying urban quality ; an ethics approach* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 135-143.
- SEZE Claudette**, 1994, Confort moderne, une nouvelle culture du bien-être. Paris, Autrement série Sciences en Société, N° 10, 216 pages.
- SFEZ Lucien**, 1992, Critique de la décision. Paris, Quatrième édition, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 571 pages.
- SHEYKHI Mohammad Taghi**, 2000, « *Determinants of quality of life in cities with special reference to Iran – A sociological appraisal* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 649-655.
- SHOOKNER Malcolm**, 2000, « *The quality of life index for Ontario, Canada* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 457-473.
- SIMONNOT A.-L.**, 1999, Hygiénisme et eugénisme au 20ème siècle à travers la psychiatrie française. Paris, Seli Arslan, 173 pages.
- SMITH Peter**, 1998, « *A tale of two cities : evaluating the quality of life in Singapore and Kampala* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 424-436.
- SPERBER Dan**, 1997, « Individualisme méthodologique et cognitivisme ». [www.dan.sperber.com](http://www.dan.sperber.com) , 11 pages.
- SPINKS Wendy A.**, 1998, « *Telework : a viable alternative for improving urban quality of life* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 396-404.
- Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise**, 2003, « Projet PDU – Document provisoire ». 55 pages.
- TOBELEM-ZANIN Christine**, 1988, Qualité de la vie et diversité des villes françaises de plus de 50 000 habitants. Thèse de Doctorat de troisième cycle dirigée par le Professeur SAINT-JULIEN Thérèse, Université de Paris I – Panthéon Sorbonne, 388

pages.

**TOBELEM-ZANIN Christine**, 1995, La qualité de la vie dans les villes françaises. Rouen, Publication de l'Université de Rouen, N° 208, 288 pages.

**TOURRAINE Alain**, 1973, Production de la société. Paris, Editions du Seuil, Collection Sociologie, 543 pages.

**TOURRAINE Alain**, 1984, Le retour de l'acteur. Essai de sociologie. Paris, Edition Fayard, 350 pages.

**UNESCO**, 1979, « Indicateurs de la qualité de l'environnement et de la qualité de vie ». Paris, UNESCO, Rapports et documents de sciences sociales, 102 pages.

**VON BERTALANFFY Ludwig**, 1993, Théorie générale des systèmes. Paris, Dunod, 308 pages.

**WACKERMANN Gabriel**, 1998, Nouveaux espaces et systèmes urbains, mobilité spatiale. Paris, SEDES, 489 pages.

**WALTER-BUSCH Emil**, 1998, « *Stability and change of subjective indicators of urban quality of life in Switzerland* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 2, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 503-520.

**WALTER-BUSCH Emil**, 2000, « *Public discourse on quality of life and private feelings of well-being : a rhetorical perspective* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 149-162.

**WEBER Max**, 1992, Essais sur la théorie de la science. Texte traduit et présenté par Julien FREUND, Paris, Presses Pocket, 478 pages.

**WEE Hong-Ling**, 2000, « *Quality of life assessment : is quality of place an appropriate proxy ?* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 163-174.

**WIEVIORKA Michel**, 1999, Violence en France. Paris, Presses Editions du Seuil, 344 pages.

**WONG Khei Mie, YU Lu**, 2000, « *Consumption patterns in China : disparities in quality of life* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC 2000 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 667-676.

**WORLD HEALTH ORGANISATION**, 1999, « *WHOQOL, Annotated bibliography* ». Department of mental health, 35 pages.

**YOUNG William**, 1998, « *Balancing cities infrastructure to maximise quality of life* ». International Conference on Quality Of Life in Cities – ICQOLC'98 – Volume 1, School of Building and Real Estate National University of Singapore, pages 405-414.



## LISTE DES SOURCES

- Pour les données sociodémographiques et le thème de l'habitat :  
INSEE, Recensement de la population, exploitation principale, 1999.
- Pour le fond de plan de la ville de Lyon :  
Système Urbain de Référence – Grand Lyon  
Cadastre – Origine Communauté Urbaine de Lyon.
- Pour le thème des transports en commun :  
Accord du SYTRAL  
Société Lyonnaise de Transports en Commun, SLTC, 2002.  
Syndicat Lyonnais des Transports en Commun, 2004.
- Pour le thème de l'accidentologie :  
Communauté Urbaine de Lyon, Délégation Générale aux Services Urbains et à la Proximité, Direction de la Voirie – 1998 – 1999 – 2000.
- Pour le thème des commerces et services de proximité :  
INSEE, Fichier SIRENE, 2001.

Ville de Lyon, 2002.

- Pour le thème du bruit :

Ville de Lyon, Ecologie urbaine.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

- Pour le thème de la qualité de l'air :

CETE de Lyon.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.

Comité pour le contrôle de la Pollution Atmosphérique dans le Rhône et la région Lyonnaise, COPARLY, 2002.

- Pour le thème de la propreté :

Grand Lyon, Direction de la Propreté, 2002.

- Pour le thème des équipements scolaires :

Etablissements : Ville de Lyon 1999/2000,

Rectorat de Lyon, 1999/2000

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Périmètres : Ville de Lyon

Académie de Lyon

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

- Pour le thème des espaces verts :

Ville de Lyon, 2001.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

- Pour le thème de la sécurité :

Ville de Lyon, Direction de la Sécurité et de la Prévention. Contrat Local de Sécurité – 2000 - 2001.

- Sites Internet consultés :

[www.cybergeog.presse.fr](http://www.cybergeog.presse.fr)

[www.parisgeo.cnrs.fr](http://www.parisgeo.cnrs.fr)

[www.qolnet.nus.edu.sg](http://www.qolnet.nus.edu.sg)

[www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)

[www.univ-paris1.fr](http://www.univ-paris1.fr)

[www.oecd.org](http://www.oecd.org)  
[www.mzes.uni-mannheim.de](http://www.mzes.uni-mannheim.de)  
[www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)  
[www.armand-colin.com](http://www.armand-colin.com)  
[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)  
[www.uni-lyon1.fr](http://www.uni-lyon1.fr)  
[www.univ-lyon2.fr](http://www.univ-lyon2.fr)  
[www.univ-lyon3.fr](http://www.univ-lyon3.fr)  
[www.amazon.com](http://www.amazon.com)  
[www.millonpourlyon.org](http://www.millonpourlyon.org)  
[www.gerardcollomb.com](http://www.gerardcollomb.com)  
[www.gauche-autrement69.org](http://www.gauche-autrement69.org)  
[www.procivisme.com](http://www.procivisme.com)  
[www.lyonnaises-lyonnais.com](http://www.lyonnaises-lyonnais.com)  
[www.goelnisch.com](http://www.goelnisch.com)  
[www.qualite-de-vie.ch](http://www.qualite-de-vie.ch)  
[www.qualitedevie.org](http://www.qualitedevie.org)  
[www.soc.titech.ac.jp](http://www.soc.titech.ac.jp)  
[www.who.int](http://www.who.int)  
[www.mapage.noos.fr](http://www.mapage.noos.fr)  
[www.atmoalpes.org](http://www.atmoalpes.org)  
[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)  
[www.respect.asso.fr](http://www.respect.asso.fr)  
[www.tcl.fr](http://www.tcl.fr)  
[www.pagesblanches.fr](http://www.pagesblanches.fr)  
[www.mairie-lyon.fr](http://www.mairie-lyon.fr)  
[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)  
[www.ifen.fr](http://www.ifen.fr)  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)  
[www.fnau.org](http://www.fnau.org)



## annexes

### Annexe 1. Principes d'ELABORATION DES MODES DE QUESTIONNEMENT DE L'ENQUÊTE

L'entretien semi-directif défini comme une « *conversation ayant un but* »<sup>197</sup> met en relation deux protagonistes que sont l'enquêteur et l'enquêté. L'enquêteur connaît l'ensemble des thèmes sur lesquels il doit obtenir des réactions de l'enquêté. Cet exercice de recueil de données demeure cependant délicat. Comme l'explique D. RUQUOY<sup>198</sup>, l'usage de l'entretien n'offre pas l'image d'une « *science utilisant des procédés clairement formalisés et identifiables* ». La subjectivité inhérente à cet outil de questionnement est à l'origine d'un certain nombre d'incertitude : « *on ne peut certifier que les informations obtenues seraient identiques dans une autre situation (...), on ne peut assurer non plus une parfaite comparabilité des données du fait que le dispositif de questionnement ne*

<sup>197</sup> GHIGLIONE R., MATALON B., 1992, Les enquêtes sociologiques – Théories et pratique. Paris, Armand Colin Editeur, quatrième édition, troisième tirage, 301 pages.

<sup>198</sup> ALBARELLO L., DIGNEFFE F., HIERNAUX J-P., MAROY C., RUQUOY D., De SAINT-GEORGES P., 1995, Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin, 179 pages.

*peut être rigoureusement identique* »<sup>668</sup>. Afin de réduire au maximum ces biais méthodologiques, l'entretien semi-directif s'appuie sur un « *guide* » ou une « *grille* » d'entretien qui sert d'armature à l'échange verbal d'informations. À l'image d'un pense-bête, la grille d'entretien rédigée grâce à des pré-tests, recense l'ensemble des thèmes qui doivent être abordé avant la fin de l'entretien. Comme tout memento, la grille d'entretien doit être rapidement et facilement consultable. C'est pourquoi il convient de la construire autour de notations brèves et claires structurées par des mots clefs. À la différence d'une enquête par questionnaire, seule l'évocation des thèmes demeurent primordiale. L'ordre dans lequel ils sont abordés lors de l'entretien reste secondaire. « *L'ordre des thèmes de la liste est construit pour préfigurer un déroulement possible de l'entretien, une logique probable des enchaînements. Mais la liste n'a pas pour objectif de déterminer ces enchaînements ni la formulation des questions en cours d'entretien (...) : l'entretien doit suivre sa dynamique propre* »<sup>199</sup>. Cette grille d'entretien n'est pas immuable. Construite à partir des premiers entretiens exploratoires, elle évolue jusqu'à devenir une grille précise et détaillée. C'est seulement après cette phase préparatoire, qui permet de confirmer la pertinence du guide sans suggérer d'orientations ou de questions nouvelles, que la grille peut être considérée comme définitive. Ce travail préalable permet ainsi d'obtenir des contenus homogènes où tous les points prévus sont abordés.

La grille d'entretien commence par présenter le but de la conversation. Cette « *annonce* » correspond à une entrée en matière. Elle permet d'énoncer brièvement les objectifs de la recherche en présentant l'enquêteur, l'organisme auquel il appartient, ainsi que les thèmes qui seront abordés. L'annonce rédigée pour notre recherche, présentée en **annexe 2.**, répond à ces exigences. Dans cette annonce, le choix a été fait de ne préciser qu'un seul organisme responsable de la recherche. Seule l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a été citée alors que l'UMR 5600 du CNRS, l'Université Lumière Lyon 2 ou l'Institut d'urbanisme de Lyon auraient pu être indiqués. Le choix d'afficher cette appartenance unique n'est pas insignifiant. Il permet dans un premier temps de ne pas alourdir le contenu de cette annonce déjà détaillée. Il permet surtout de conduire l'entretien dans un contexte professionnel et non universitaire. La cible des professionnels et des politiques est ainsi plus facilement accessible sous couvert d'une carte professionnelle que d'une carte d'étudiante.

Dans la plupart des cas, l'annonce permet à elle seule d'amorcer l'entretien. L'enquêté entre dans le sujet, parle librement de ses perceptions et assure la dynamique de l'entretien. Mais dans certain cas, la complexité du sujet peut laisser perplexe et nécessite des questions « *tremplins* » pour que se crée cette dynamique. C'est le cas par exemple des questions suivantes : « *Qu'évoque pour vous la qualité de vie quotidienne en milieu urbain ?* » ou « *Quels sont les éléments qui définissent la qualité de vie quotidienne ?* ». Ces questions permettent de susciter la conversation tout en répondant à la problématique de recherche. Il convient ensuite d'animer l'entretien de manière correcte pour que la relation enquêté/enquêteur puisse être fructueuse. Pour ce faire, la grille d'entretien, jointe en annexe, sert d'armature. Celle-ci recense l'ensemble des thèmes qui doivent permettre d'appréhender la notion de qualité de vie quotidienne. Il a ainsi été demandé à chaque enquêté de proposer sa définition de la qualité de vie à l'égard de ses

---

<sup>199</sup> COMBESSIE J.-C., 1999, *La méthode en sociologie*. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.

fonctions professionnelles. L'entretien oriente volontairement la conversation sur le plan professionnel. Cette volonté de structurer l'entretien en fonction d'un point de vue spécifique se justifie par la démarche même d'appréhension de la qualité de vie. Bien qu'il semble illusoire de penser qu'il soit réellement possible d'opérer une véritable distinction entre les perceptions professionnelles et les perceptions personnelles, l'exercice permet néanmoins un cadrage du discours. Les enquêtés abordent ainsi la notion de qualité de vie en fonction de leur propre contexte professionnel en se référant inévitablement à des expériences et des systèmes de valeurs particuliers.

L'enquêté est également invité à s'exprimer sur les critères nécessaires à l'évaluation de la qualité de vie en proposant ou non une hiérarchisation. Parallèlement à cette identification critériologique, il doit se prononcer sur l'essence même d'une recherche d'évaluation de la qualité de vie pour savoir si l'amélioration de la qualité de vie quotidienne peut avoir des incidences sur la valorisation ou l'attractivité des territoires. L'ordre proposé par la grille d'entretien n'est qu'une proposition théorique et n'engage en rien le déroulement de l'entretien. Il s'agit d'un enchaînement subodoré de la discussion : perceptions et système de référence / définition de la qualité de vie / identification des critères d'évaluation / enjeux et conséquences éventuelles de cette évaluation sur le territoire. Cet ordre demeure artificiel car les éléments de référence peuvent se mêler aux éléments de définition et à l'identification des critères d'évaluation de la qualité de vie.

Lorsque ces thèmes ne sont pas « *naturellement* » abordés par l'enquêté ou si ils le sont de manière partielle, nous avons eu recours à différentes techniques classiquement utilisées en cours d'entretien. La plus communément employée est celle dite de la « relance ». En utilisant le procédé du « *miroir* » ou de « *l'écho* », la relance consiste à reprendre une partie des propos de son interlocuteur (un mot ou un groupe de mots) pour l'encourager à les développer, à poursuivre et approfondir l'idée exprimée. La relance caractérisée par la répétition sélective de ce qui vient d'être dit « *manifeste l'attention et l'intérêt de l'enquêteur et suscite des précisions supplémentaires, des confirmations ou des reformulations : elle a fonction d'encouragement* »<sup>200</sup>. Nous avons également eu recours à la formulation de demandes « *neutres* » qui permettent d'exprimer l'intérêt porté aux propos tout en sollicitant un approfondissement et un complément d'information. Ces demandes peuvent se traduire par des formules telles que « *à quoi faites-vous référence ; pouvez-vous préciser ; c'est-à-dire... ?* ». Lorsque cela est jugé nécessaire, nous avons formulé des demandes particulières sous forme de question afin de recentrer ou de faire avancer la discussion. Ce procédé permet de réorienter les propos de l'enquêté sur des thèmes jusqu'alors omis mais jugés nécessaire à la recherche. À l'issue de ces entretiens professionnels, il a été proposé aux trente-quatre enquêtés de se soumettre à la passation d'un questionnaire.

Ceci nous amène aux modes de construction de cette technique d'observation particulière qu'est le questionnaire. Comme nous l'avons préalablement énoncé et justifié, deux outils ont été élaborés : un premier questionnaire destiné aux acteurs professionnels et un second voué aux habitants. Dans leur architecture, les deux questionnaires sont partiellement identiques. Le questionnaire destiné aux professionnels peut être sécable

<sup>200</sup> COMBESSIE J.-C., 1999, *La méthode en sociologie*. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.

en quatre parties alors que celui destiné aux habitants en comporte cinq.

Comme l'entretien, le questionnaire commence par une annonce qui se doit de présenter l'origine et l'intention du questionnaire. Les deux questionnaires s'inscrivent dans un processus de prise de contact différent, ce qui justifie des annonces dissemblables. Le questionnaire adressé aux professionnels fait suite à l'entretien semi-directif qui a largement ciblé la problématique du questionnement. Comme le montre le questionnaire destiné aux professionnels, indexé en **annexe 3.**, l'annonce se contente d'énoncer le changement d'exercice et de préciser le but du questionnaire :

**« Afin de compléter cet entretien et de diversifier notre approche de la qualité de vie, nous vous proposons de répondre à un questionnaire rapide. Toujours en vous basant sur votre expérience professionnelle, nous allons vous poser quelques questions d'ordre général puis des questions plus spécifiques sur les éléments nécessaires à la qualité de vie quotidienne en milieu urbain ».**

Le questionnaire destiné aux habitants s'inscrit dans un contexte différent. L'enquête auprès de la population repose uniquement sur la passation de ce questionnaire, l'annonce est par conséquent décisive et doit énoncer les objectifs de la recherche tout en incitant l'interrogé à répondre au questionnaire. Cette annonce a un rôle capital dans la mesure où elle va ainsi conditionner la participation de l'enquêté. C'est pourquoi elle doit résumer l'ensemble de la problématique pour « *qu'ainsi l'informateur ait l'impression de participer activement à la solution et entre dans le jeu* »<sup>201</sup>. De la façon la plus claire et succincte possible, ce texte introductif doit expliciter l'identité de l'enquêteur, l'organisme de rattachement, le thème du questionnaire, ses objectifs et la durée de la passation. Comme le montre le document présenté en **annexe 4.**, l'annonce du questionnaire destiné aux habitants tente de résumer les éléments nécessaires à la bonne compréhension de la démarche de recherche tout en incitant à la participation :

**« Bonjour, je suis <XXX> de l'Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon. Nous réalisons actuellement une étude sur la qualité de vie des Lyonnais et nous souhaiterions recueillir votre opinion en tant qu'habitant. Le but de notre démarche est d'identifier ce qu'est la qualité de vie en ville et de chercher les critères qui permettent de la mesurer. Auriez-vous une dizaine de minutes à m'accorder pour répondre à ce questionnaire ? ».**

Cette phase introductive laisse place à la présentation générale des questionnaires. Compte tenu de la cible différentielle, la formulation des questions a été sensiblement adaptée au niveau supposé de langage et de connaissance des interrogés. C'est pourquoi, tout en cherchant à maintenir l'objet du questionnement, la modification d'un nombre limité d'énoncés et l'utilisation d'un vocabulaire plus « *ordinaire* » ont été jugés nécessaires pour faciliter la compréhension du questionnaire aux habitants. Cette adaptation, à la marge, ne semble pas menacer la comparabilité des informations recueillies. Quant à la formulation générale des questions, nous avons veillé à respecter les trois règles énoncées par A-M. DUSSAIX et J-M. GROSBRAS<sup>202</sup>. La première règle

---

<sup>201</sup> COMBESSIE J-C., 1999, La méthode en sociologie. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.

<sup>202</sup> DUSSAIX A-M., GROSBRAS J-M., 1996, Les sondages : principes et méthodes. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.



implique que « *les questions doivent être comprises par l'interviewé* ». Pour faciliter cette compréhension, il convient d'éviter l'emploi d'un vocabulaire technique ainsi que l'utilisation de mots dont le sens est vague. Chaque terme, chaque expression, chaque tournure de phrase a donc été soigneusement choisie. Nous avons veillé à ne pas utiliser de doubles négations et à limiter une question pour une idée. La deuxième règle est la suivante : « *les interviewés doivent être capables de répondre à la question* »<sup>203</sup>. C'est pourquoi nous nous sommes assuré que l'ensemble des réponses possibles soit bien proposé. Prévoir toutes les situations envisageables nécessite une phase de travail préalable permettant d'aboutir à une meilleure anticipation. La troisième règle impose que la formulation des questions permette « *d'obtenir des réponses sincères* »<sup>672</sup>. Pour ce faire, il faut éviter les questions biaisées dont la seule formulation influence la réponse. C'est pourquoi nous avons prohibé certaines formules interrogatives du type : « *est-vous d'accord avec ... ; partagez-vous l'idée...* ».

Riche de ces recommandations méthodologiques, l'organisation des questionnaires a procédé de la manière suivante. Les deux questionnaires commencent par une approche générale de la qualité de vie. Elles reprennent ainsi des questions étroitement liées à l'annonce, susceptibles d'engager le plus vivement l'intérêt de l'interrogé. Le questionnaire adressé aux acteurs professionnels faisant suite à l'entretien semi-directif, cette partie du questionnement a été plus limitée. On retrouve ainsi une question permettant de préciser le niveau de préoccupation qu'occupe la qualité de vie quotidienne. La formulation choisie est celle d'une question fermée préformée à choix forcé. Le répondant ne peut dans ce cas opter que pour une seule éventualité de réponse.

« Pour vous, la qualité de vie quotidienne est-elle une préoccupation : »

Très importante	Importante	Peu importante	Sans importance

Source : Questionnaires indexés en annexe 3. et annexe 4.

Cette question propose des éventualités de réponse sous la forme d'une échelle nominale classée par ordre décroissant de degrés d'importance. Pour des raisons logiques, le répondant ne peut, dans ce cas, adhérer qu'à une seule des options proposées. Le questionnement général se structure également autour de questions ouvertes permettant au répondant de s'exprimer librement. Dans la mesure où la prise de contact avec les habitants n'a pas été approfondie par une approche qualitative, nous avons cherché à adapter ces questions à la cible. L'énoncé d'une question ouverte permettant d'appréhender des éléments de définition de la qualité de vie quotidienne a ainsi été remanié afin d'optimiser sa compréhension. Voici les deux versions de la question, la première est adressée aux professionnels et la seconde aux habitants :

**« Donnez moi trois mots ou expressions qui selon vous définissent la « qualité de vie » quotidienne : » « Pouvez-vous me citer trois mots ou expressions qui selon**

<sup>203</sup> DUSSAIX A-M., GROSBRAJ-M., 1996, Les sondages : principes et méthodes. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.

**vous définissent au mieux « la qualité de vie » telle que vous la ressentez au quotidien : ». Source : Questionnaires indexés en annexe 3. et annexe 4.**

Ces deux formulations permettent d'adapter le niveau de langage afin d'être aisément comprises sans ambiguïté ni double sens quelque soit la cible. Les habitants ont également été soumis à une question spécifique permettant d'identifier les nuisances à la qualité de vie :

**« Actuellement, quelles sont les nuisances qui dégradent votre qualité de vie quotidienne : » Source : Questionnaire indexé en annexe 4.**

Cette question s'inscrit en complément de la précédente. Ce tandem permet d'identifier les éléments qui définissent la qualité de vie et ceux qui la dégradent. Cela permet, par effet de miroir, d'obtenir une perception positive puis négative de la qualité de vie quotidienne. L'ordre de ces premières questions a de plus été adapté en fonction de l'échantillon. Pour les professionnels, déjà familiarisés avec la problématique, la question ouverte concernant les éléments de définition de la qualité de vie quotidienne introduit le questionnaire. Cela permet de proposer une synthèse de l'entretien semi-directif qui vient de s'achever pour ensuite se prononcer sur l'importance de cette préoccupation. Pour les habitants, il semble, au contraire, plus opportun de commencer le questionnaire par cette question préformée afin de mettre l'interrogé en confiance pour ensuite lui proposer des questions ouvertes jugées plus complexes.

Les deux questionnaires regroupent ensuite des questions par unités thématiques. Il est ainsi proposé d'aborder les thèmes de l'habitat, des transports et de la localisation des commerces et des services, des équipements publics, des espaces publics, de la sécurité, de l'environnement et de l'ambiance de vie. À l'intérieur de ces unités thématiques, les modalités de questionnement sont différentes. Trois questions sont par exemple consacrées à l'habitat. Le questionnement progresse du général au particulier en partant du plus « *factuel* » pour aboutir à ce qui engage plus personnellement. C'est pourquoi nous partons de l'appréciation des caractéristiques du logement ou du quartier qui conditionnent la qualité de vie quotidienne, sous forme de question ouverte. Il est ensuite demandé de préciser, sous forme d'une question fermée préformée à choix multiple, les qualités du logement participant à la qualité de vie quotidienne. La dernière question cerne le montant acceptable d'un logement disposant des qualités pré-citées consenti par le répondant.

Pour l'ensemble des autres thèmes, nous avons utilisé deux types de questions. Dans un premier cas, nous avons utilisé une question fermée préformée à choix forcé. Les thèmes sont abordés à travers différents items qu'il convient de hiérarchiser en fonction d'une échelle d'importance pour la qualité de vie quotidienne. Cette échelle ordonnée évite de proposer un nombre impair de choix dont « *l'inconvénient réside dans le caractère particulièrement attirant de la valeur centrale* »<sup>204</sup>. Comme le montre l'exemple ci-dessous, notre préférence a donc été vers une échelle ordonnée en nombre pair (très important, important, peu important, sans importance). Cette préférence de principe présente l'avantage de permettre une répartition de la population en deux blocs.

---

<sup>204</sup> FREYSSINET-DOMINJON J., 1997, Méthode de recherche en sciences sociales. Paris, Montchrestien, Collection administration économique et sociale, 356 pages.

**« Pour chacun des critères relatifs aux commerces et aux services, précisez leur degré d'importance pour votre qualité de vie quotidienne : »**

	Très important	Important	Peu important	Sans importance	NSP NC
La présence de petits commerces alimentaires (boulangerie, boucherie, primeur...)					
La présence de plus gros commerces alimentaires (épicerie, supérette, super et hypermarché)					
La présence de commerces et services non alimentaires (tabac-presse, poste, banque, pharmacie, médecin, laboratoire d'analyses médicales, coiffeur,...)					
La présence de commerces liés à la personne (vêtements, chaussures, parfumerie, bijouterie,...)					
La présence de commerces liés aux loisirs (bars, restaurants, cinémas...)					
La présence de marché alimentaire					

Source : Questionnaires indexés en annexe 3. et annexe 4.

Nous avons également eu recours à des questions préformées à choix multiples. L'enquête n'est, dans ce cas, pas limitée au choix d'un seul item. Comme le montre les deux exemples ci-dessous, l'interviewé est au contraire invité à donner ces préférences en les hiérarchisant ou non.

**« Quels sont, dans l'ordre de préférence, les trois espaces publics qui vous aimeriez voir à côté de chez vous et qui amélioreraient votre qualité de la vie quotidienne (3 réponses classées possibles) ? »**

La présence :

- de grands parcs.....
- de places publiques.....
- d'espaces verts de proximité.....
- de parcs équipés de jeux d'enfants.....
- de lieux et d'itinéraires de promenade.....
- de rues piétonnes.....


Autre : \_\_\_\_\_

Source : Questionnaire indexé en annexe 4.

**« Selon vous, quelles sont les trois caractéristiques qui définissent un quartier où il fait bon vivre (3 réponses possibles) ? : »**

- La prédominance d'habitation.....
- La présence de commerces.....
- La variété des fonctions urbaines (habitat, bureaux, commerces, équipements,...).
- L'animation diurne.....
- L'animation nocturne.....
- Le caractère touristique.....
- La convivialité.....
- Le calme.....
- La beauté architecturale.....
- La diversité sociale et culturelle.....
- La tranquillité.....

Autre \_\_\_\_\_

Source : Questionnaires indexés en annexe 3. et annexe 4.

En guise de conclusion à ces questions thématiques, nous avons proposé une hiérarchie globale des thèmes. Nous avons utilisé ce qu'A-M. DUSSAIX et J-M. GROSBRAS appellent « *l'effet de contamination* »<sup>205</sup>. Celui-ci fait référence à l'influence que peut avoir une série de questions posées sur les réponses aux questions suivantes. Nous avons ainsi proposé aux répondants de classer l'ensemble des huit thèmes traités par le questionnaire par ordre d'importance :

**« Parmi ces huit thèmes, classez par ordre d'importance les trois thèmes essentiels pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie (3 réponses classées) : »** Source : Questionnaires indexés en annexe 3. et annexe 4.

L'objectif de cette question est de faire apparaître une claire hiérarchie des points évoqués. Elle permet une double approche : cette question confère dans un premier temps la sélection des trois thèmes prioritaires pour la qualité de vie quotidienne tout en

<sup>205</sup> DUSSAIX A-M., GROSBRAS J-M., 1996, Les sondages : principes et méthodes. Paris, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 124 pages.

offrant un classement hiérarchique de ces priorités. Les réponses escomptées permettent de tendre vers une hiérarchie des besoins quotidiens.

Afin de compléter notre connaissance des représentations de la qualité de vie quotidienne, il nous est apparu nécessaire d'approfondir la phase de questionnement adressée à la population résidente. Cette approche globale de la qualité de vie doit ainsi être mise en relation avec les pratiques et les usages quotidiens des répondants. Le questionnaire adressé aux habitants se propose ainsi d'aborder, de manière spécifique, les liens qu'entretiennent les habitants avec leur cadre de vie quotidien. Ce questionnaire se poursuit donc en interrogeant sur le rapport au logement et l'ancrage territorial. Une question préformée à choix forcé permet d'obtenir des renseignements factuels sur la satisfaction du logement. Celle-ci permet d'obtenir la position de ce contentement sur une gamme de jugements prédéfinis :

**« Comment vous sentez-vous dans le logement que vous occupez actuellement ? : »**

Très bien	Plutôt bien	Plutôt mal	Très mal

Source : Questionnaire indexé en annexe 4.

Cette appréciation affective a été complétée par des éléments d'ancrage territorial comme l'ancienneté de l'occupation du logement, l'ancienneté de l'installation dans le quartier et le statut d'occupation. Les deux premières donnent lieu à des questions ouvertes simple alors que la troisième correspond à une question fermée préformée à choix forcé.

Le questionnaire se poursuit par des questions d'usages et de déplacements. Il s'agit de renseigner sur la nature des équipements du répondant et sur ses modes de déplacements. Dans un premier temps, le questionnaire propose de préciser de quels modes de transport dispose l'interrogé :

« Disposez-vous pour votre usage : »

	OUI	NON	Non réponse
- d'un vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- d'une moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- d'une voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- de plusieurs voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Source : Questionnaire indexé en annexe 4.

Il convient ensuite d'identifier le lieu de travail du répondant. L'utilisation d'une question filtre fermée (proposant un certain nombre de localisations pré-définies) permet de partager la population enquêtée en deux sous-population : celle qui exerce une activité professionnelle nécessitant des déplacements et celle qui n'exerce pas d'activité

professionnelle ou qui travaille à domicile. Celle-ci donne lieu à une question filtrée, nécessairement liée à la question filtre, permettant de préciser les moyens de transport les plus fréquemment utilisés pour les déplacements domicile/travail. Sur le même modèle, une question globale, soumise à la totalité de la population, précise les moyens de transport les plus souvent liés aux déplacements de loisirs.

Un certain nombre de questions tentent ensuite de cerner les comportements, les pratiques et les activités de l'interrogé. Ces questions fermées permettent de préciser la fréquence des comportements d'achats de proximité (fréquentation des commerces alimentaires et des services), l'incidence de cette proximité et la participation de certaines activités spécifiques (culturelles, sportives, associatives et religieuses) sur la qualité de vie quotidienne.

La suite du questionnaire concerne la structure familiale des interrogés. Une question ouverte demande de préciser le nombre de personnes vivant au sein du foyer. Une question filtre, concernant le nombre d'enfants du foyer, permet de répartir la population interrogée en deux sous-populations. La population concernée par la présence d'enfants doit ensuite répondre à trois questions filtrées permettant de préciser à la fois l'âge des enfants, le lieu de scolarisation et le mode d'accompagnement le plus fréquemment utilisé pour se rendre à l'école. L'ensemble de ces connaissances relatives aux pratiques et aux usages de la population interrogée permet de mieux comprendre les perceptions de la qualité de vie quotidienne. Cette capitalisation d'informations semble également pouvoir expliquer des variations de jugements et de positionnements relatifs en fonction des modes de vie, des comportements et des besoins de chacun.

Quelque soit la cible, le questionnaire s'achève par « *le talon* » qui correspond à un ensemble de questions résumant les caractéristiques de l'interrogé. Le questionnaire adressé aux acteurs professionnels permet ainsi de préciser le sexe du répondant, la catégorie actorielle à laquelle il appartient tout en indiquant son nom, sa fonction professionnelle et l'organisme d'activité. Le talon du questionnaire destiné aux habitants regroupe des questions d'identification concernant le sexe de la personne interrogée, ainsi que son adresse, sa date de naissance et son activité professionnelle au moment de l'enquête. Ces questions sont déterminantes pour l'analyse dans la mesure où « *elles permettent d'expliquer les variations observables dans les réponses aux autres questions* »<sup>206</sup>. Ces informations participent à la compréhension des phénomènes car « *elles sont toutes par hypothèse des variables explicatives* »<sup>678</sup>.

Il convient de préciser, dans un premier temps, que la rédaction du projet de questionnaires s'est nourrie de l'approche qualitative du questionnement. Les pré-entretiens qui ont permis de tester puis de vérifier la grille d'entretien auprès d'une population d'acteurs limitée mais diversifiée ont constitué des connaissances essentielles. Cette prise de contact plus libre et spontanée quant aux thèmes abordés et aux réponses formulées a servi de base de travail pour la construction de ce projet de questionnaires. Ceux-ci ont, dans un second temps, subi une double validation. La première a d'abord été thématique. Pour ce faire, nous avons soumis le projet à différents chargés d'études de l'Agence d'urbanisme, spécialisés dans chacun des thèmes abordés. Cette validation

---

<sup>206</sup> COMBESSIE J.-C., 1999, *La méthode en sociologie*. Paris, 2<sup>ème</sup> édition, Editions La Découverte, 124 pages.

« *en interne* » a permis d'approfondir l'ensemble des thématiques et de compléter au mieux l'ensemble des items proposés. Après avoir considéré le point de vue spécifique de nos interlocuteurs, nous avons eu recours à une validation plus générale du produit. Nous avons ainsi soumis les questionnaires à J. DUMAIS<sup>207</sup> et à J-Y. AUTHIER<sup>208</sup>. Ces deux spécialistes ont consenti à accorder du temps et de l'attention à la rédaction de ces questionnaires et nous les en remercions. Nous avons mis à profit leur expérience en prenant bonne note des carences, des imperfections, des recommandations et des conseils promulgués pour parfaire les outils de notre enquête par questionnaire.

Après avoir travaillé « *en chambre* », nous avons jugé nécessaire de confronter ces outils au terrain. Avant d'entreprendre l'enquête, nous avons ainsi mené avec soin l'étape du pré-test des questionnaires. Passés auprès d'un échantillon réduit mais présentant les caractéristiques exigées de la population d'enquête, ces tests préalables doivent permettre de vérifier que la passation ne soulève pas de difficultés inattendues. Cette démarche a pour principal objet « *d'évaluer l'efficacité de l'instrument dont on a rédigé le projet* »<sup>209</sup>. Comme l'explique J. FREYSSINET-DOMINJON<sup>210</sup>, « *cette mise à l'épreuve de l'outil a pour objectif de vérifier sa maniabilité, sa recevabilité par l'enquêté* ». La population testée ne doit pas nécessairement être conséquente : « *leur nombre ne doit pas être très élevé : 20 à 30 personnes environ. Il faut veiller cependant à ce que ce petit groupe ne soit pas trop homogène* »<sup>679</sup>. Nous avons ainsi procédé à des pré-tests auprès de trente habitants choisis par échantillonnage aléatoire issu de la base de sondage des pages blanches de l'annuaire téléphonique de la commune de Lyon. Trois pré-tests auprès des acteurs professionnels ont également été menés. L'ensemble de ce travail préliminaire a permis d'identifier la longueur des questionnaires, de mesurer la facilité de compréhension des questions, le degré d'acceptabilité du questionnaire, de considérer la pertinence des réponses et des enchaînements prévus.

Nous avons particulièrement veillé à ce que les questionnaires ne soient pas trop longs pour qu'ils ne suscitent ni le désintérêt, ni l'irritation des enquêtés. L'ordre des questions et leur présentation thématique ont fait l'objet d'une attention particulière pour qu'elles ne provoquent aucune réaction négative ou autre déformation. Il a été vérifié que la formulation des questions permette bien de recueillir les informations souhaitées et ne suscite aucune mauvaise interprétation. Ces pré-tests ont massivement participé à la vérification de la compréhension des termes utilisés. Au delà du test de la compréhension sémantique du questionnaire, cet exercice a permis d'adapter le niveau de langage aux deux populations de l'enquête. Nous avons ainsi travaillé sur la formulation spécifique des questions adressées aux habitants. Pour ce faire, la moindre difficulté de compréhension,

<sup>207</sup> DUMAIS J., chef de la maîtrise d'œuvre méthodologie du recensement rénové de la population à l'INSEE Rhône-Alpes.

<sup>208</sup> AUTHIER J-Y., sociologue du Groupe de Recherche sur la Sociabilisation de l'université Lumière Lyon 2.

<sup>209</sup> JAVEAU C., 1988, L'enquête par questionnaire. Manuel à l'usage du praticien. Bruxelles, 3<sup>ème</sup> édition, Collections de l'Institut de Sociologie, Etudes de méthodologie, Editions de l'Université de Bruxelles, 138 pages.

<sup>210</sup> FREYSSINET-DOMINJON J., 1997, Méthode de recherche en sciences sociales. Paris, Montchrestien, Collection administration économique et sociale, 356 pages.

les demandes d'explication émises par les enquêtés, les hésitations exprimées avant les réponses ont été relevées. C'est ainsi que chaque dysfonctionnement a donné lieu à une reformulation pour tendre vers des énoncés intelligibles. Ces démarches d'expertise auprès de professionnels et de tests sur le terrain ont permis d'enregistrer un certain nombre de corrections et d'adaptations qui ont pu aboutir à la mise au point définitive des questionnaires. Riche de ce travail préalable qui a permis d'élaborer les outils efficaces et opérationnels, nous avons pu envisager l'administration de l'enquête.

## Annexe 2. GUIDE D'ENTRETIEN

### ENQUÊTE « EVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE »

Guide d'entretien

Annonce et présentation du projet de recherche :

*« Bonjour, je suis Natalia Saulnier, de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Dans le cadre d'un travail de recherche sur la qualité de vie des lyonnais, je souhaiterais connaître votre opinion sur la qualité de vie en milieu urbain. Le but de notre démarche est d'identifier ce qu'est la qualité de vie et de chercher les critères qui permettent de la mesurer. En vous basant sur votre expérience professionnelle, j'aimerais que vous vous prononciez sur la qualité de vie quotidienne ».*



Objectifs	Consignes
<i>Prise de contact avec l'interrogé et mise en confiance</i>	<input type="checkbox"/> Tout d'abord, merci d'avoir accepté ce rendez-vous et de consacrer un peu de votre temps à cette enquête. <input type="checkbox"/> Dans un premier temps, pouvez-vous me préciser votre fonction professionnelle ?
<i>Perception des systèmes de référence de la qualité de vie quotidienne</i>	<input type="checkbox"/> Qu'évoque pour vous la qualité de vie quotidienne en milieu urbain ? <input type="checkbox"/> Lorsque je vous dis « qualité de vie quotidienne », quels sont les mots qui vous viennent à l'idée ? <input type="checkbox"/> Lorsque vous pensez à la qualité de vie quotidienne, à quoi faites vous spontanément référence ?
<i>Identification des éléments de définition de la qualité de vie quotidienne</i>	<input type="checkbox"/> Quels sont pour vous les éléments qui définissent le mieux la qualité de vie quotidienne en milieu urbain ? <input type="checkbox"/> Quels sont les éléments qui vous semblent incontournables pour qualifier la qualité de vie quotidienne ?
<i>Identification des critères d'évaluation de la qualité de vie quotidienne</i>	<input type="checkbox"/> Si l'on cherche à évaluer la qualité de la vie, quels sont les éléments qui vous semblent importants de prendre en considération ? <input type="checkbox"/> A votre avis, quels sont les critères qui permettent de mesurer la qualité de vie ?
<i>Identification des enjeux et des conséquences éventuelles de cette évaluation de la qualité de vie quotidienne</i>	<input type="checkbox"/> Que pensez-vous de la démarche même d'évaluation de la qualité de vie ? <input type="checkbox"/> Quel sens peut avoir pour vous l'évaluation de la qualité de vie ? <input type="checkbox"/> Pensez-vous que le fait d'identifier et de travailler sur des critères de qualité de vie peut participer à la valorisation ou à l'attractivité d'un territoire ?

MERCI ET SUITE DE L'INTERVIEW.

## Annexe 3. QUESTIONNAIRE ADMINISTRE AUX PROFESSIONNELS

### ENQUÊTE « EVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE »

Questionnaire administré aux professionnels

Annonce : Afin de compléter cet entretien et de diversifier notre approche de la qualité de vie, nous vous proposons de répondre à un questionnaire rapide. Toujours en vous basant sur votre expérience professionnelle, nous allons vous poser quelques questions d'ordre général puis des questions plus spécifiques sur les éléments nécessaires à la qualité de vie quotidienne en milieu urbain.

Merci

**Q1**

Donnez moi trois mots ou expressions qui selon vous définissent la « qualité de vie » quotidienne :

---

---

---

---

**Q2**

Pour vous, la qualité de vie quotidienne est-elle une préoccupation :

Très importante	Importante	Peu importante	Sans importance

**Q3**

Par rapport à l'habitat, quels sont les critères qui, pour vous, participent à la qualité de la vie quotidienne :

---

---

**Q24**  
 Pour chacun des critères relatifs à l'habitat que je vous soumettrai, classez par ordre de préférence les trois plus importants pour la qualité de vie quotidienne. (3 réponses maximum par ligne)

- La qualité des logements..... )
- La qualité de l'ambiance..... )
- L'exposition..... )
- La qualité de l'air (en l'hémisphère..... )
- La qualité d'isolation acoustique..... )
- Le mode de chauffage..... )
- L'agencement intérieur..... )
- La présence de balcon ou terrasse..... )
- La présence d'ascenseur..... )
- La présence de parking privé..... )
- La présence de jardins privatifs communs..... )
- La qualité de l'environnement urbain communautaire..... )
- La présence de systèmes de sécurisation des entrées d'immeuble (digicode, interphone, visiophone..... )

Autre :

**Q25**  
 En ce qui concerne le coût mensuel d'un logement, quel est le montant maximum acceptable du loyer d'un logement de type T0 de 65 ou 70 m<sup>2</sup> à partir de toutes les qualités que vous venez d'évoquer, et dans une autre attitude de prix.

Le loyer mensuel minimum : \_\_\_\_\_

Le loyer mensuel maximum : \_\_\_\_\_

Sans option

## De la qualité de vie au diagnostic urbain, vers une nouvelle méthode d'évaluation.

### Q16

Pour chacun des critères relatifs au transport et à la mobilité que je vous ai listés, précisez leur degré d'importance pour la qualité de vie citoyenne :

	Très Important	Important	Peu Important	Sans importance
Le proximité des stations de métro				
Le proximité des stations de tramway				
Le proximité des arrêts de bus				
Le nombre de places de stationnement sur voirie				
La disponibilité des places de stationnement sur voirie				
Le coût de stationnement sur voirie				
La présence en magasin de bornes cyclables				
La facilité de déplacement en vélo				
La sécurité des passages piétons				
Le temps d'accès aux commerces en à pied (Proximité – Proximité)				
Le temps d'accès aux commerces en transport en commun				
Le temps d'accès aux commerces en voiture				
Le proximité du lieu de travail				
Le proximité des services commerciaux				
Le proximité des espaces verts et de la nature				

**Q7**

Pour chacun des critères relatifs aux commerces et aux services que je vais vous citer, précisez leur degré d'importance pour la qualité de vie quotidienne :

	Très important	Peu important	Sans importance
La présence de commerces d'alimentation de détail (boulangerie, boucherie, primeur...)			
La présence de commerces d'alimentation générale (épicerie, supérette, super et hypermarché)			
La présence de commerces et services non alimentaires (tabac presse, poste, banque, pharmacie, médecin, laboratoire d'analyses médicales, coiffeur...)			
La présence de commerces d'équipement de la personne (vêtements, chaussures, parfumerie, bijouterie...)			
La présence de commerces liés aux loisirs (bars, restaurants, cinémas...)			
La présence de marché alimentaire			

**CS8**

Pour chacun des critères relatifs aux équipements publics que je vous vais citer, précisez sur sept la importance de ce critère pour la qualité de vie quotidienne :

	Très important	Important	Peu important	Sans importance
la présence d'industrialisation				
la présence d'équipements culturels				
la présence d'équipements sportifs				
la présence d'équipements sociaux				
la présence d'équipements de santé (hôpitaux et cliniques)				
la présence de créches et d'halles polyvalentes				
la présence d'écoles maternelles et primaires				
la présence de collèges et lycées				
la présence d'universités et d'écoles supérieures				

**CS9**

Que trouvez-vous, dans l'ordre de préférence, les trois espaces publics qu'il convient selon vous de développer afin d'améliorer la qualité de la vie quotidienne (3 réponses possibles maximum) :

La présence :

- de grands parcs.....
- de places publiques.....
- des petits jardins de proximité.....
- de parcs équipés de jeux et bancs.....
- de lieux et d'itinéraires de promenade.....
- de rues piétonnes.....

Autre :

**Q10**

Quels de ces équipements sont le plus à la portée des seniors et des équipements adaptés ? (à 7 réponses possibles)

- La proximité
- L'accessibilité
- Le confort multiple
- Le confort acoustique
- La sécurité des équipements

Autre : \_\_\_\_\_

**Q11**

En ce qui concerne la sécurité, que sont les solutions à privilégier pour garantir la qualité de vie quotidienne ? (à 7 réponses possibles)

- La présence de bureau de police
- La présence de gardiens à l'immeuble
- La présence de dispositifs d'alarme (antivol, incendie, ...)
- La présence de système de vidéosurveillance sur la voie publique
- La présence de commerçants

Autre : \_\_\_\_\_

**Q12**

Se en vous, quelles sont, par ordre d'importance, les traités très dans le domaine de l'environnement qui vous semblent favoriser en améliorer la qualité de vie quotidienne ? (réponses multiples possibles) :

- L'absence de pollution causée par la présence de grands espaces extérieurs
- La qualité de l'air
- La qualité de l'eau
- La lutte contre les nuisances sonores due à la circulation automobile
- La lutte contre les autres nuisances sonores
- Le bruyage, la nuit de jour pendant, jour, nuit, nuit, nuit
- La présence des arbres
- La présence des espaces d'immeuble
- La qualité du mobilier urbain
- La qualité de l'éclairage public

Autre : \_\_\_\_\_

**Q13**

Selon vous, quelles sont les trois caractéristiques qui définissent un quartier où il fait bon vivre (3 réponses possibles) :

- La prédominance d'habitat en.....
- La présence de commerces.....
- La variété des fonctions urbaines (habitat, bureaux, commerces, équipements,....)
- La formation d'îlots.....
- L'animation nocturne.....
- Le caractère touristique.....
- La convivialité.....
- Le calme.....
- La beauté architecturale.....
- La diversité sociale et culturelle.....
- La tranquillité.....

Autre.....

**Q14**

Parmi les huit thèmes que nous avons abordés, classez par ordre d'importance les trois thèmes essentiels pour le maintien / l'amélioration de la qualité de vie quotidienne (3 réponses classées possibles) :

	Classement
L'habitat	
Le transport et la localisation	
Les commerces et les services	
Les équipements publics	
Les espaces publics	
La sécurité	
L'environnement	
L'aménagement de vie	



**Informations :****Profil de l'interlocuteur :**

un homme       une femme

 Acteurs politiques

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

 Acteurs de la maîtrise d'équipement

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

 Acteurs institutionnels

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

 Acteurs techniques et experts

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

 Acteurs académiques

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

 Acteurs associatifs

Nom : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

*Merci d'avoir bien voulu répondre à cette enquête.*

## Annexe 4. QUESTIONNAIRE ADMINISTRE AUX HABITANTS

### ENQUÊTE « EVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE »

#### Questionnaire administré aux habitants

Annonce : Bonjour, je suis <XXX> de l'Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon. Nous réalisons actuellement une étude sur la qualité de vie des Lyonnais et nous souhaiterions recueillir votre opinion en tant qu'habitant. Le but de notre démarche est d'identifier ce qu'est la qualité de vie en ville et de chercher les critères qui permettent de la mesurer. Auriez-vous une dizaine de minutes à m'accorder pour répondre à ce questionnaire.

Merci.

**Q1**

Pour vous, la qualité de vie quotidienne est-elle une préoccupation :

Très importante	Importante	Peu importante	Sans importance

**Q2**

Pouvez-vous me citer trois mots ou trois expressions qui selon vous définissent au mieux « la qualité de vie » telle que vous la ressentez au quotidien :

---

---

---

---

---

**Q3**

Actuellement, quelles sont les nuisances qui dégradent votre qualité de vie quotidienne :

---

---

---

**Q4**  
 Pour votre qualité de consommateur, quelles sont les caractéristiques de votre logement et de votre quartier à votre avis les plus importantes ?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Q5**  
 Dans une liste de 15 critères, quels sont les 5 critères de votre logement qui sont les plus importants pour votre qualité de vie quotidienne (à attribuer des classes positives) :

- La taille des logements.....
- La taille de l'immeuble.....
- L'exposition.....
- La qualité d'isolation thermique.....
- La qualité d'isolation sonore.....
- Le mode de chauffage.....
- L'agencement intérieur.....
- La présence de balcon ou terrasse.....
- La présence d'ascenseur.....
- La présence de parking privé.....
- La présence de jardins privatifs communs.....
- La présence d'un réfrigérateur des parties communes.....
- La présence de système de sécurité (en des entrées.....  
 d'immeuble (digicode, interphone, vidéophone...))

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## De la qualité de vie au diagnostic urbain, vers une nouvelle méthode d'évaluation.

### Q6

Quel serait le montant que vous seriez prêt à consacrer pour le logement annuel d'un logement de type 3 de 60 ou 70 m<sup>2</sup> d'assort de toutes les qualités que vous serez de citer, donnez une fourchette de prix :

Le logement minimum :

\_\_\_\_\_

Le logement maximum :

\_\_\_\_\_

NSP

### Q7

Pour chacun des critères suivants, indiquez la localisation, précisez leur degré d'importance pour votre qualité de vie quotidienne :

	Très important	Important	Peu important	Sans importance	NSP/NC
la proximité des stations de métro					
la proximité des stations de tramway					
la proximité des arrêts de bus					
la proximité des parcs de stationnement en voiture					
la proximité des places de stationnement sur voirie					
la qualité du stationnement en voiture					
la présence de pistes ou bandes cyclables					
la facilité de déplacement en vélo					
la sécurité des passages piétons					
le temps d'accès aux services de proximité (Presqu'île - Art déco)					
le temps d'accès aux centres ville en transport en commun					
le temps d'accès aux centres ville en voiture					

	Très Important	Important	Peu Important	Sans Importance	NSP/NC
La proximité du lieu de travail					
La proximité des services de santé					
La proximité des espaces verts et de loisirs					

**Q28**

Pour chacun des critères relatifs aux commerces et aux services, précisez le degré d'importance pour votre qualité de vie quotidienne :

	Très Important	Important	Peu Important	Sans Importance	NSP/NC
La présence de petits commerces alimentaires (boulangers, bouchers, primeurs...)					
La présence de magasins commerciaux alimentaires (épicerie, supermarché, super et hypermarché)					
La présence de commerces et services non alimentaires (bancs, pharmacies, boulangerie, pharmacie, médecin, laboratoire d'analyse médicales, etc...)					
La présence de commerces liés à la personne (vêtements, chaussures, parfumerie, bijouterie...)					
La présence de commerces liés aux loisirs (bars, restaurants, cinéma...)					
La présence de marchés					

**Q99**

Pour chacun des critères relatifs aux équipements publics, précisez sur une échelle d'importance pour votre qualité de vie qui suit :

	Très important	Important	Peu important	Sans importance	NSP/N
La présence d'aménagement					
La présence d'équipements culturels					
La présence d'équipements sportifs					
La présence de centres sociaux					
La présence d'équipements de santé (hôpitaux et cliniques)					
La présence de crèches et jardins d'enfants					
La présence d'écoles maternelles et primaires					
La présence de collèges et lycées					
La présence d'universités et d'écoles supérieures					

**Q100**

Quels sont, dans l'ordre de préférence, les trois espaces publics qui vous attirent le plus et qui vous attirent le moins (3 réponses possibles) :

La présence :

- de grands parcs.....
- de places publiques.....
- d'espaces verts de proximité.....
- de zones à piétons et d'îlots.....
- de zones d'animation de rue.....
- de rues piétonnes.....

Autre : .....

**Q11**

Qu'est ce que vous attendez en priorité d'un espace public de logement public (1 à 2 réponses possibles) :

- qu'il se situe à côté de chez vous
- qu'il soit facile d'accès
- qu'il offre un bon niveau de confort (exposition au vent, bruit, luminosité, bruit...)
- qu'il soit sécurisé
- Autre : \_\_\_\_\_

**Q12**

En ce qui concerne la sécurité, quelles sont les solutions à privilégier pour garantir la qualité de vie quotidienne (1 à 2 réponses possibles) :

- La présence de la police de police
- La présence de gardiens d'immeuble
- La sécurisation des entrées d'immeuble (magnéto, etc...)
- La présence de système de vidéosurveillance sur la voie publique
- La présence de commerçants
- Autre : \_\_\_\_\_

**Q13**

Si on vous, quelles sont, par ordre d'importance, les trois priorités dans le domaine de l'environnement qui vous semblent favoriser et améliorer votre qualité de vie quotidienne (3 réponses classées possibles) :

- La présence de grands espaces naturels.....
- La qualité de l'air.....
- La qualité de l'eau.....
- La lutte contre les nuisances sonores.....
- La propreté.....
- La qualité du mobilier urbain (parks, arbres, ... ).....
- La qualité de l'éclairage public.....
- Autre : \_\_\_\_\_

**Q14**

Selon vous, quelles sont les trois caractéristiques nécessaires à un quartier pour être qualifié agréable à vivre (3 réponses possibles) :

- La présence de commerces
- La présence de commerces
- La variété des fonctions urbaines (habitat, bureaux, commerces, équipements,...)
- La proximité
- La proximité avec les transports
- La proximité
- La beauté architecturale
- La diversité sociale et culturelle
- La tranquillité
- Autre

**Q15**

Parmi ces fonctions, classez par ordre d'importance les trois fonctions essentielles pour la maintenance et l'amélioration de votre qualité de vie (3 réponses classées) :

	Classement
Habitat	
Le transport et la circulation	
Les commerces et les services	
Les équipements publics	
Les espaces publics	
La sécurité	
L'environnement	
L'ambiance de vie	

**Q16**

Comment vous sentez-vous dans le logement que vous occupez actuellement :

☐	Très bien	Plutôt bien	Plutôt mal	Très mal

**Q17**

Depuis combien de temps vous occupez votre logement :



**Q18**

Après avoir lu les lignes suivantes, indiquez votre lieu :

**Q19**

Actuellement, êtes-vous :

- occulaire  
 non-occulaire  
 âgé à la retraite  
 autre :

**Q20**

Disponibilité pour votre usage :

	OUI	NON	Non réponse
- d'un vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- d'une moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- d'une voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- de plusieurs voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q21**

Actuellement, vous vivez (1 seule réponse possible) :

- chez vous (Q 23)  
 dans votre quartier  
 dans la ville  
 dans la région  
 dans le pays  
 vous ne savez pas (Q 23)

**Q22**

Comment vous déplacez-vous le plus souvent pour vous rendre au travail (2 réponses possibles) :

- à pied  
 en vélo  
 en moto  
 en transport commun  
 en voiture

Autre mode de transport :

**Q23**

Quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent pour vos déplacements de loisirs, autres que domicile / travail, (2 réponses possibles) :

- à pied
- à vélo
- à moto
- les transports en commun
- la voiture

Autre mode de transport :

**Q24**

En dehors de la boulangerie, faites-vous souvent la fête (aliments et boissons) dans votre quartier :

Très souvent	Souvent	Occasionnellement	Jamais

Il n'y en a pas

**Q25**

De quelle manière fréquentez-vous les commerces non alimentaires et les services de votre quartier :

Très souvent	Souvent	Occasionnellement	Jamais

Il n'y en a pas

**Q26**

La présence de commerces et de services à proximité de votre logement participerait-elle à votre satisfaction de vie quotidienne :

- oui
- non
- ne sait pas

**Q27**

Pensez-vous que la pratique des activités suivantes participe à la qualité de vie quotidienne :

	OUI	NON	NSP/NC
Les pratiques des activités culturelles			
Les pratiques des activités sportives			
Les pratiques des activités musicales			
Les pratiques religieuses			

**Q28**

Ce mode de personne, avez-vous même, vécu dans votre foyer :

**Q29**

Ce mode d'enfants vivant dans votre foyer :

Si possible, voir Q28

**Q30**

Quels aspects :

**Q31**

Si vos enfants sont scolarisés, le sont-ils dans votre quartier :

- oui
- non
- pas tout
- non concerné

**Q32**

Si vous avez cogné votre ou vos enfants, à l'école le faites-vous le plus souvent :

- à l'école
- en voiture
- autre :
- non concerné

**Q33**

Vous êtes :

- un homme
- une femme

**Q34**

Pourriez-vous m'indiquer votre adresse :

---

**Q35**

Pourriez-vous me donner votre année de naissance :

---

**Q36**

Quelle est actuellement votre activité professionnelle :

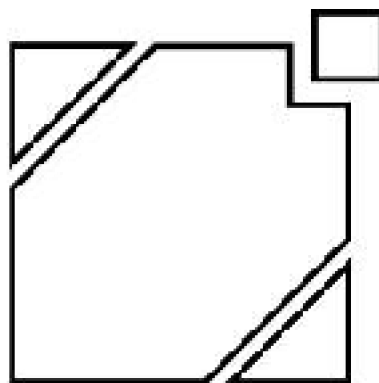
Noter en clair et recoder :

---

- à la recherche d'un emploi
- sans activité professionnelle (dont élèves ou étudiants de 15 ans et plus)
- agriculteur exploitant
- artisan, commerçant, chef d'entreprise
- cadre, profession intellectuelle et supérieure
- profession intermédiaire
- employé
- ouvrier
- retraité : Quelle était votre activité professionnelle :
- invalidité, longue maladie, maternité : Quelle était votre activité professionnelle : \_\_\_\_\_

Merci d'avoir bien voulu répondre à cette enquête.

## Annexe 5. COURRIERS



# AGENCE D'URBANISME

## pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Lyon, le 21 novembre 2001

Affaire suivie par :

Natalia SAULNIER

Tél : 04.78.63.43.70. Poste 3322.

Secrétariat : 04.78.63.43.20.

Mail : [n.saulnier@urbalyon.org](mailto:n.saulnier@urbalyon.org)

*Objet : Travail de recherche sur la qualité de vie.*

Madame, Monsieur,

Dans le cadre d'un travail de recherche sur la qualité de vie des Lyonnais, je souhaite recueillir votre opinion sur vos perceptions de la qualité de vie. La démarche prévoit de prendre directement contact avec différents acteurs de la vie urbaine lyonnaise. L'étude porte ainsi sur la sphère politique, les acteurs de la maîtrise d'ouvrage, les acteurs opérationnels, les techniciens et experts, les scientifiques, les acteurs de la vie associative et bien évidemment les habitants de ville de Lyon.

Le but de la démarche est d'identifier ce qu'est la qualité de vie, ce qui la définit et de chercher les critères qui permettent de la mesurer. Pour la mener à bien, il me semble essentiel de vous rencontrer. Lors d'un entretien, nous pourrions ensemble évoquer une définition de la qualité de vie puis grâce à la passation d'un questionnaire, nous chercherons à mieux cerner les critères qui permettent d'évaluer la qualité de vie des citoyens.

Votre participation est un atout essentiel dans la conduite de ces travaux. Nous prendrons rapidement contact par téléphone avec vous afin de convenir d'une date de rendez-vous.

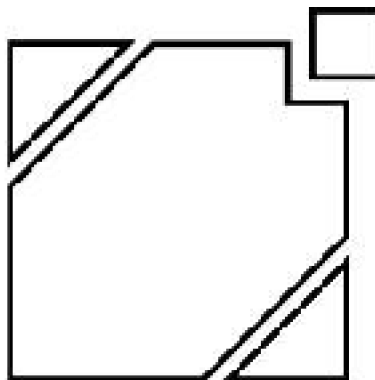
Vous remerciant par avance pour votre participation et votre collaboration au projet, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Natalia Saulnier

Chargée de recherche

AGENCE D'URBANISME pour le développement de l'agglomération **Lyonnaise**

18 rue du Lac - BP 3129 - 69402 LYON Cedex 03 - Tél. : 04.78.63.43.70. - Fax :  
04.78.63.40.83. – [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)



# AGENCE D'URBANISME

## pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Lyon, le 21 novembre 2001

Affaire suivie par :

Natalia SAULNIER

Tél : 04.78.63.43.70. Poste 3322.

Secrétariat : 04.78.63.43.20.

Mail : [n.saulnier@urbalyon.org](mailto:n.saulnier@urbalyon.org)

*Objet : Travail de recherche sur la qualité de vie.*

Monsieur le Maire,

Dans le cadre d'un travail de recherche sur la qualité de vie des lyonnais, je souhaite recueillir votre opinion sur vos perceptions de la qualité de vie. La démarche prévoit de prendre directement contact avec différents acteurs de la vie urbaine lyonnaise. L'étude porte ainsi sur la sphère politique, les acteurs de la maîtrise d'ouvrage, les acteurs opérationnels, les techniciens et experts, les scientifiques, les acteurs de la vie associative et bien évidemment les habitants de ville de Lyon.

Le but de la démarche est d'identifier ce qu'est la qualité de vie, ce qui la définit et de chercher les critères qui permettent de la mesurer. Pour la mener à bien, il me semble essentiel de vous rencontrer. Lors d'un entretien, nous pourrions ensemble évoquer une définition de la qualité de vie puis grâce à la passation d'un questionnaire, nous chercherons à mieux cerner les critères qui permettent d'évaluer la qualité de vie des

citadins.

Votre participation est un atout essentiel dans la conduite de ces travaux. Nous prendrons rapidement contact par téléphone avec vous afin de convenir d'une date de rendez-vous.

Vous remerciant par avance pour votre participation et votre collaboration au projet, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Natalia Saulnier

Chargée de recherche

AGENCE D'URBANISME pour le développement de l'agglomération **Lyonnaise**

18 rue du Lac - BP 3129 - 69402 LYON Cedex 03 - Tél. : 04.78.63.43.70. - Fax : 04.78.63.40.83. – [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

## **Annexe 6. GUIDE DE PASSATION**

### **ENQUÊTE « EVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE »**

Guide de passation du questionnaire

Q1

Lire l'ensemble de la question et les quatre réponses possibles.

Q2

Lire uniquement la question sans chercher à influencer la réponse en donnant des exemples.

Q3

Lire uniquement la question sans chercher à influencer la réponse en donnant des exemples.

Q4

Lire uniquement la question sans chercher à influencer la réponse en donnant des exemples.

Q5

Lire la question, puis attendre une réponse spontanée de la part de l'interrogé. Si ce n'est pas le cas, citer la liste des items proposés puis noter par ordre croissant d'importance les trois réponses du répondant.

Q6

Lire l'ensemble de la question en proposant si nécessaire quelques explications (besoin d'un montant minimum et d'un montant maximum).

En cas de doute, penser à se faire vérifier la monnaie utilisée par l'interrogé (franc ou euro).

Q7

Lire la question, puis pour chacun des items, donner les 4 réponses possibles. Ne pas faire les 4 propositions automatiquement, le faire dès l'apparition d'une hésitation pour les remettre en mémoire.

Q8

Lire la question, puis pour chacun des items, donner les 4 réponses possibles. Ne pas faire les 4 propositions automatiquement, le faire dès l'apparition d'une hésitation pour les remettre en mémoire.

Q9

Lire la question, puis pour chacun des items, donner les 4 réponses possibles. Ne pas faire les 4 propositions automatiquement, le faire dès l'apparition d'une hésitation pour les remettre en mémoire.

Q10

Lire la question et l'ensemble des réponses possibles (sauf l'item « autre ») puis noter par ordre croissant d'importance les trois réponses du répondant, (1 pour la + importante).

Q11

Lire la question et l'ensemble des réponses possibles (sauf l'item « autre ») puis noter les réponses du répondant (1 à 2 réponses possibles).

Q12

Lire la question et l'ensemble des réponses possibles (sauf l'item « autre ») puis noter les réponses du répondant (1 à 2 réponses possibles).

Q13

Lire la question et l'ensemble des réponses possibles (sauf l'item « autre ») puis noter par ordre croissant d'importance les trois réponses du répondant, (1 pour la + importante).

Q14

Lire la question et l'ensemble des réponses possibles (sauf l'item « autre ») puis noter par ordre croissant d'importance les trois réponses du répondant, (1 pour la + importante).

Q15

Lire la question et l'ensemble des huit items possibles puis indiquer le classement du répondant : 1 pour l'item le + important et 3 pour le – important.

Q16

Lire la question et les quatre réponses possibles, puis noter la réponse de l'interrogé.

Q17

Lire la question puis noter la réponse de l'interrogé en précisant l'unité de mesure (mois ou années).



Q18

Lire la question puis noter la réponse de l'interrogé en précisant l'unité de mesure (mois ou années).

Q19

Lire la question et les trois réponses possibles (sans l'item « autre ») puis noter la réponse de l'interrogé.

Q20

Lire la question et les deux réponses possibles (oui/non) pour chacun des quatre items, sans proposer la non réponse.

Q21

Lire la question et les six réponses possibles puis noter la réponse de l'interrogé. Une seule réponse possible. Attention question filtre.

Q22

Question filtrée.

Lire la question et les six réponses possibles (sans l'item « autre »), puis noter la réponse de l'interrogé. Deux réponses possibles.

Q23

Lire la question et les six réponses possibles (sans l'item « autre »), puis noter la réponse de l'interrogé. Deux réponses possibles.

Q24

Lire la question et les quatre réponses possibles, puis noter la réponse de l'interrogé.

Ne pas citer l'item « il n'y en a pas » mais l'indiquer en fonction de la réponse.

Q25

Lire la question et les quatre réponses possibles, puis noter la réponse de l'interrogé.

Ne pas citer l'item « il n'y en a pas » mais l'indiquer en fonction de la réponse.

Q26

Lire la question et les deux réponses possibles (oui/non), sans proposer l'item « ne sait pas ».

Q27

Lire la question et les deux réponses possibles (oui/non) pour chacun des quatre items, sans proposer la non réponse.

Q28

Lire la question puis noter la réponse de l'interrogé en précisant bien « avec vous même ».

Q29

Lire la question puis noter la réponse de l'interrogé.

Attention question filtre.

Q30

Question filtrée.

Lire la question puis noter la réponse de l'interrogé.

Q31

Question filtrée.

Lire la question et les quatre réponses possibles, puis noter la réponse de l'interrogé.

Q32

Question filtrée.

Lire la question et les deux premières réponses possibles, en fonction de la réponse de l'interrogé utiliser les items « autre » ou « non concerné »..

Q33

Concernant le sexe de l'interrogé, réponse à remplir directement par l'enquêteur sans poser la question.

Q34

Lire la question puis noter, le plus lisiblement possible, la réponse de l'interrogé.

Q35

Lire la question puis noter, le plus lisiblement possible, la réponse de l'interrogé.

Q36

Lire la question puis noter, le plus lisiblement possible, la réponse de l'interrogé. Recoder ensuite la réponse en fonction des dix items proposés.

## **Annexe 7. GRILLE DE SUIVI**

### **ENQUÊTE « EVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE »**

Grille de suivi de la passation

Date de la passation :

Heure de départ :

Heure de fin :

---

Cas de figure	Nombre d'appels
Répondu	
NRP	
Refus	
Répondeur	
Occupé	
A rappeler	
Faux numéro ou Non attribué	

**Nombre total d'appels :**

## **Annexe 8. PLAN DU METRO ET DU TRAMWAY DE LYON**



## Annexe 9. Plaquette de présentation de l'association respect



### RESPECT : DES COLLECTIVITÉS VOLONTAIRES

Régions, Départements, villes, Intercommunalités, Pays, Associations municipales, rassemble toutes les volontés territoriales de l'engagement dans l'évaluation de leurs politiques locales. Force de la diversité de ses membres et de leurs actions, l'association propose en effet un forum de liens, d'échanges, de capitalisation d'expériences et d'impulsion de partenariats.

#### CONSTRUIRE UN DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ET SOLIDAIRE

Si beaucoup d'acteurs s'accordent sur la nécessité de promouvoir les richesses de notre environnement, tous ne voient pas une bonne gestion des finances publiques, les pratiques d'évaluation restent encore volontaristes en France même si de nombreux pour nombre d'états axés sur des affirmations comme un pilier majeur du développement durable. Pour construire le développement durable, pérenne et responsable de leur territoire, les collectivités doivent, croiser, procéder, à tout moment, au bilan de leurs performances environnementales, se positionner par rapport à une norme ou un objectif fixé ou encore connaître l'actualité de leurs politiques et programmes.

#### PRÉSERVER LES VOLONTÉS POLITIQUES ET LES COMPÉTENCES TECHNIQUES

En anticipant l'évaluation réglementaire, les collectivités s'inscrivent en prenant compte d'avance dans leur action de réussite, la matérialisation de leurs axes à moyen et long terme de leur action sur l'environnement et leur rôle de service par rapport à des objectifs européens précis. L'about de ce travail est de fédérer les volontés pour les associer aux compétences techniques, personnelles des collectivités.

" Depuis le 8 juin 2004 et par ordonnance du Président de la République, le code de l'Environnement faitiger (obsolescence) l'obligation pour les collectivités territoriales de procéder à l'évaluation environnementale de leurs plans et programmes locaux. " (Directive européenne 2001/43/CE).



### L'ÉVALUATION : UNE CONTRIBUTION NÉCESSAIRE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

S'engager dans une démarche d'évaluation, c'est investir ses actions dans le long terme. C'est aussi se confronter, se challenger par la réflexion à son projet, à son rôle des politiques en connaissance de causes et de conséquences. Un challenge qui est souvent difficile à appréhender mais qui apporte des avantages inouïs pour la collectivité :

- ★ Un fonds d'information sur l'état de l'environnement à l'échelle T
- ★ Une connaissance précise du degré d'atteinte des objectifs (analyse des écarts) et de la performance de la collectivité, devenu essentiel à la prise de décision
- ★ L'impulsion de transversalité dans les services par le développement d'un esprit collectif sur les actions de la collectivité (meilleure cohésion et implication du personnel)
- ★ L'engagement à une vraie démocratie participative par une information claire et transparente des habitants. En s'appropriant le message de leur actions, les élus peuvent en effet communiquer sans approximation sur des sujets qui leur paraissent très délicats par manque d'information.

"Avancer, c'est découvrir dans, une idée créateurs ! C'est fait des trésors et des choses étonnantes"



## DES OUTILS CRÉÉS PAR ET POUR LES COLLECTIVITÉS

Au-delà d'un réseau d'échanges et de soutien, ce guide a été créé avec des outils d'évaluation personnalisés créés par et pour les collectivités.

- ★ **un projet d'évaluation** typique de la démarche, le cadre d'évaluation proposé avec ses modalités pratiques, et le regard porté à la lumière du référentiel adapté,
- ★ **un logiciel de gestion**, qui a été conçu par l'outil régional mais un formidable support (accessible à la communauté) de la diffusion de la culture d'évaluation dans les services de formation, les intervenants, les bénévoles et à l'émancipation de la communauté sur le sujet de l'évaluation. À noter : le logiciel permet aussi la création d'une solide base de données, permettant à la collectivité de rassembler la mémoire de ses données,
- ★ **une banque d'indicateurs** également enrichie par les propositions des membres du réseau et facilement adaptable à la collectivité et à ses projets.

## MISE EN CONCORDANCE ET S'APPROPRIER LA DÉMARCHE D'ÉVALUATION

L'objectif de l'association n'est pas de faire passer les politiques de la collectivité mais de leur donner les moyens de s'approprier cette démarche. L'association n'a pu se construire avec la collectivité si elle n'est devenue un espace de partage, conjugué avec d'autres acteurs locaux, qui lui permettent de vivre de sa position sur le respect à des objectifs communs. Comme elle a la chance de disposer individuellement pour chaque territoire, l'accompagnement à la mise en place de l'évaluation est pour elle plus qu'un autre outil essentiel que l'utilisation de celui-ci.

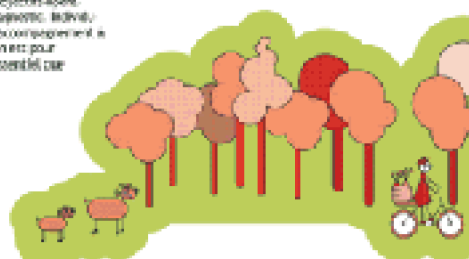
« À côté de l'évaluation qui sera de toutes les... »



## LE COMITÉ TECHNIQUE

Un des conseils stratégiques et de validation technique. Il se réunit une fois par an pour valider et la cohérence des actions de l'association en lien avec les orientations stratégiques des plans locaux de développement. Il est composé de la direction générale et animé par les collectivités adhérentes produites par les collectivités adhérentes, la communauté.

- 1 membre de l'association
- 1 membre du Ministère de l'Équipement
- 1 membre de l'INRE
- 1 membre du conseil régional Poitou-Charentes
- 1 membre du Comité 21
- 1 représentant de l'association nationale
- 6 représentants membres collectivités locales sont les élus



**30 COLLECTIVITÉS EUROPÉENNES GRÉENT ENSEMBLE UN OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION POUR L'ENVIRONNEMENT**

**1995** : 30 collectivités européennes font un constat simple : alors que la demande d'information sur l'environnement s'accroît dans tous les domaines (qualité de l'air, eau, gestion des déchets...), les collectivités doivent faire face à un phénomène d'indécision, une absence de données fiables et une absence de méthodologies fiables qui conduisent à une perte de crédibilité à court et long terme, réduisant ainsi l'adhésion et l'acceptation des citoyens sur la nécessité de passer par plusieurs niveaux hiérarchiques de leur territoire pour permettre une approche globale de l'environnement de la collectivité - appuyée sur la transparence et le partage des données.

**1997** : Le dossier LIFE est présenté à la Commission Européenne par le CNPPT en partenariat avec l'ADOM, l'ACTIV, le département et la Région de l'évaluation. Une initiative qui conduit 30 collectivités européennes à élaborer un **Manifeste de Sain des Politiques Environnementales** des collectivités territoriales : [www.respect.asso.fr](http://www.respect.asso.fr)

**2000** : Suite au succès de la présentation polycopiée effectuée en 1997, l'ACTIV et le colloque de Paris en mai 2000 et deux réseaux sont créés : le réseau des acteurs de l'évaluation publique, l'association nationale pour un meilleur jour, Objectif 21 pour la santé de la planète et la qualité de l'air en ville. Un réseau qui permet de constituer des ateliers de travail de l'évaluation en France.

**2004** : Le réseau se réunit à l'occasion de la 10<sup>ème</sup> conférence des collectivités de la Région Poitou-Charentes. Répondant à l'initiative de l'association nationale pour un meilleur jour, Objectif 21 pour la santé de la planète et la qualité de l'air en ville de l'ACTIV et l'association de l'évaluation publique, le réseau se réunit à la 10<sup>ème</sup> conférence des collectivités de la Région Poitou-Charentes. L'association respecte, avec son réseau d'appui technique aux adhérents, élabore des missions de formation et d'animation sur la dimension de l'évaluation.

**Région Poitou-Charentes**  
Association respect  
Tél : 05 49 42 46 09  
contact@respect.asso.fr  
[www.respect.asso.fr](http://www.respect.asso.fr)