



OBSERVATOIRE VEOLIA DES MODES DE VIE URBAINS

2008 – L'état de la vie en ville

Étude réalisée pour Veolia Environnement par Ipsos

- 02** POUR CONTRIBUER À MIEUX VIVRE EN VILLE
PAR HENRI PROGLIO
- 04** UNE GRANDE PREMIÈRE
PAR PIERRE GIACOMETTI
- 05** OBSERVATOIRE VEOLIA,
UN OUTIL DE MESURE ET D'ANALYSE
- 08** QUESTIONS À NICOLAS MICHELIN
- 10** LE POINT DE VUE
DE RÉMY PRUD'HOMME
- 13** L'ÉTAT DE LA VIE EN VILLE
- 32** PANORAMA DES VILLES
- 44** QUESTIONS OUVERTES
- 48** ANNEXE : MÉTHODOLOGIE

« Qu'est-ce qu'une ville sinon ses habitants ? »

William Shakespeare, *Coriolan* (1607)



**Pour
contribuer
à mieux
vivre
en ville**

HENRI PROGLIO

Président-Directeur général de Veolia Environnement

En 2008, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, plus de la moitié de la population de la planète réside en ville.

Cette évolution accélérée – les urbains n'étaient que 10 % en 1900 – est porteuse d'espoir : depuis des siècles, la ville a été le lieu du progrès économique, éducatif, culturel.

Elle suscite également une part d'appréhension, celle de l'inconnu symbolisé par les agglomérations géantes de plusieurs dizaines de millions d'habitants qui vont se multiplier dans un horizon de dix à vingt ans.

C'est pourquoi il faut accompagner l'évolution de la ville avant qu'elle ne grandisse sans précautions. Il faut la concevoir pour ceux qui y vivent, en ajoutant aux bénéfices d'une proximité physique des services et des personnes, les exigences de qualité de vie dans tous les domaines : favoriser le lien social, renforcer les échanges, garantir la qualité des services collectifs offerts.

Cela demande un effort d'innovation et une capacité d'imagination.

Dans de très nombreux cas en effet, les solutions d'organisation des villes reposent encore aujourd'hui sur des techniques et des logiques inventées à la fin du XIX^e siècle, développées et généralisées au cours du XX^e siècle. Elles doivent être réévaluées, modernisées et parfois remplacées pour affronter dans de bonnes conditions les nouveaux défis de l'environnement urbain : changement climatique, raréfaction des ressources naturelles, risques sanitaires, etc.

Cet effort doit bien sûr être technologique. Mais il repose aussi sur une capacité accrue à anticiper les perceptions, les aspirations et les attentes des habitants des villes. Cette dimension sociologique est également essentielle pour bâtir la ville de demain.

C'est dans cet esprit que Veolia Environnement a créé l'Observatoire des modes de vie urbains. Pour mesurer et comprendre ces évolutions et la diversité des réalités urbaines partout à travers le monde.

Cette démarche est novatrice par l'étendue de l'étude présentée ici. Mais elle puise aux racines du métier de notre entreprise, depuis toujours présente au service et au contact des populations plutôt que gestionnaire de systèmes.

Nous savons d'expérience que pour agir efficacement en respectant les identités locales, il faut d'abord connaître et mesurer les aspirations des populations. De même, nous sommes convaincus qu'en recueillant aujourd'hui l'expression spontanée des acteurs de la cité, nous préparons utilement la construction, demain, du développement durable de nos villes.

Je souhaite que cette contribution serve aussi à ouvrir un débat indispensable auquel j'appelle tous les acteurs concernés, élus, industriels et citoyens, à apporter leur pierre.

PIERRE GIACOMETTI

Ipsos



Interroger, dans une même période, plus de 8 500 personnes dans 14 grandes villes, réparties sur les cinq continents, pour connaître la relation que les citoyens entretiennent avec leur lieu de vie, pour comprendre ce qu'ils attendent de son évolution, pour synthétiser leurs espoirs et leurs craintes, pour mesurer les plaisirs et les tracas qui constituent leur quotidien : tel est le dispositif que Veolia Environnement a demandé à Ipsos de mettre en place. C'est une grande première qui a pour ambition d'analyser en profondeur les ressentis et les opinions de l'*Homo urbanicus*, ce citoyen des villes qui constitue aujourd'hui la majorité de la population de la planète.

Comme souvent lorsque aucune enquête de cette envergure n'a été réalisée auparavant sur le sujet et ne peut donc tenir lieu de référence, le choix des questions s'avère déterminant. Comment sélectionner les interrogations qui vont permettre de comprendre la vie des urbains dans leur ville ? Quelles questions poser pour savoir s'il existe, au-delà des particularismes locaux, un individu urbain type, quel que soit le contexte ou le lieu où il réside ?

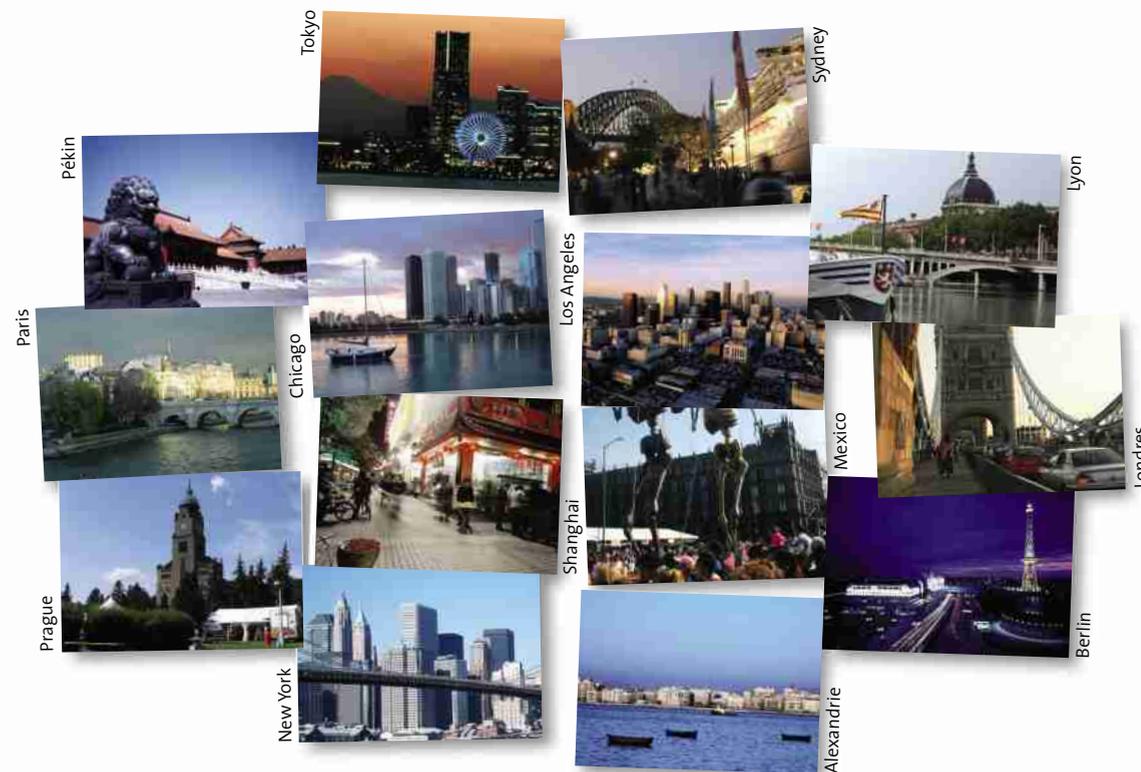
Une grande première

Comment identifier les défis et les attentes de nos citoyens, leur rapport à l'environnement urbain ? Et il n'est jamais simple de poser à des populations de cultures différentes des questions qui doivent être reçues et comprises partout et par tous de la même manière. Le choix des mots, le sens des phrases, l'ordre des questions, la qualité des traductions ; tout doit concourir à ce que l'interrogation soit conduite dans des conditions optimales.

Cette étude, si ambitieuse soit-elle, ne pouvait être exhaustive. Mais elle s'avère d'une incontestable richesse, témoignages et résultats chiffrés s'associant pour exprimer la profondeur de l'attachement de l'homme à son cadre de vie, au-delà même de la puissance de l'interaction entre la ville et la construction personnelle de l'individu.

Les résultats de cette étude internationale soulignent la qualité et la profondeur de la relation de l'individu à la ville.

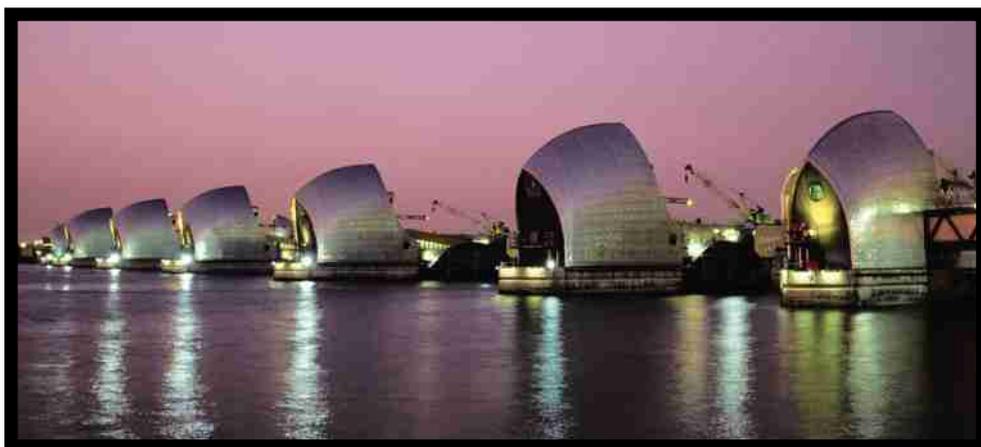
OBSERVATOIRE VEOLIA, UN OUTIL DE MESURE ET D'ANALYSE



Ville planétaire et planète urbaine

Aujourd'hui, 3,3 milliards de personnes sont des citoyens, soit plus de la moitié de l'humanité. Et ce nombre ne cesse d'augmenter : chaque jour, plus de 18 000 personnes s'installent dans une ville. En 2030, 60 % de la population mondiale sera urbanisée et presque toute la croissance démographique aura lieu dans les villes*. Ce mouvement d'urbanisation, plus ou moins accéléré selon les continents, est planétaire. Il semble inéluctable. Conséquence de ce phénomène : les collectivités et les municipalités sont confrontées à de nouveaux défis. Comment maîtriser, organiser ce développement ? Comment absorber ces flux et préserver un cadre de vie agréable pour tous ? Comment concilier la vocation sociale de l'espace urbain avec sa dynamique économique ? Le chantier est immense. Il implique d'intégrer dans une vision globale et prospective les multiples dimensions de la gestion urbaine : l'urbanisme, l'aménagement, les transports, la sécurité, la santé, l'organisation des services collectifs. Et, au-delà des équipements et des infrastructures, de gérer l'impact de ces évolutions sur le mode de vie des citoyens. Car avec cette urbanisation accélérée, les façons de vivre la ville se transforment. Les besoins et les aspirations aussi.

En contrepartie de son adaptation à la croissance urbaine, le citoyen demande toujours plus. Plus de performances économiques, sociales et environnementales ; plus de sécurité, d'hygiène, de facilités de transports, d'agréments, de confort. En effet, s'il est venu en ville, ce n'est pas par hasard : plus que jamais auparavant, la grande ville est perçue et vécue par ses habitants comme un système de vie et de relations que l'on choisit. Est-il possible de préserver cet espace tout en gérant la croissance ? La question se pose aux décideurs et acteurs urbains du monde entier. Pour maîtriser et gérer au mieux cette problématique cruciale pour l'avenir de la ville, il est indispensable de concilier deux approches : distanciation et proximité avec le terrain. L'Observatoire des modes de vie urbains a pour vocation d'y contribuer.



Londres

Voir loin, les pieds sur terre

Depuis plus de 150 ans, Veolia Environnement propose des services essentiels à la qualité de vie en ville : eau potable et assainissement, transports, gestion des déchets, services énergétiques. En 150 ans, les agglomérations de plus de 10 millions d'habitants sont passées de 3 à 20*. Et les exigences de ceux qui les administrent, autrefois essentiellement quantitatives, deviennent majoritairement qualitatives, alors même que le nombre de citoyens ne cesse de croître. Plus de qualité pour un plus grand nombre d'usagers : voilà l'équation que les opérateurs de services à l'environnement doivent résoudre.

Comme la ville, le métier d'opérateur de services à l'environnement est donc voué à se métamorphoser, et plus précisément à apporter des solutions toujours plus intégrées, qui prennent en compte la complexité des problématiques de la ville et leur interactivité. La valeur ajoutée qu'apporte Veolia Environnement aux collectivités et aux usagers va de plus en plus au-delà de la seule addition de ses quatre grandes expertises. Cette valeur ajoutée, Veolia Environnement l'enrichit aujourd'hui en approfondissant sa réflexion sur les enjeux de la ville et en y apportant sa contribution. Les travaux que l'Institut Veolia Environnement mène depuis six ans avec les milieux universitaires et scientifiques participent de cette démarche de prospective sur les enjeux environnementaux. L'Observatoire Veolia des modes de vie urbains a pour vocation d'alimenter la réflexion sur la ville et les moyens d'en relever les défis.

En collectant des connaissances sur les « valeurs d'usage » de la ville, il favorise une approche pragmatique et sans a priori de ces problématiques complexes, et doit permettre de mieux comprendre ce qu'en ont à dire les premiers concernés : les citoyens eux-mêmes.

*UNFPA : Rapport sur l'état de la population mondiale 2006.

Répondre à des attentes et à des rêves

Services, équipements, loisirs, culture... Outil de mesure et d'analyse, l'Observatoire recense l'essentiel des pratiques des citoyens. Il s'appuie sur une large batterie d'indicateurs tels que la structure du foyer, l'utilisation des transports ou le type de logement. Sont également quantifiées des opinions plus diffuses, des sentiments à propos de l'envie de rester en ville ou de la confiance en l'avenir. C'est l'ensemble des ressentis et des attentes des usagers de la ville ainsi que leurs évolutions que l'Observatoire Veolia cherche à comprendre.

Et pour que le tableau soit vivant et parlant, l'étude intègre de nombreux témoignages, autant de visions incarnées de la vie en ville. Point de départ d'une réflexion pérenne, les études de l'Observatoire ont vocation à être régulièrement précisées, complétées, élargies.

Un projet de long terme qui s'assortit d'une dimension internationale. Sont en effet invités à s'exprimer simultanément des hommes et des femmes de plusieurs pays, séparés par des océans, des frontières et des cultures, mais vivant dans un périmètre identique : la ville. En quoi les sentiments de bien-être ou de mal-être des citoyens, leurs frustrations, leurs aspirations, intéressent-ils les décideurs ? L'enquête montre que c'est ce mélange de sensations qui engendre l'attachement ou l'aversion, le plaisir ou le ressentiment, l'envie de rester ou celle de partir.

Bref, que l'« état de la ville » a des incidences sur « l'état de la vie » et réciproquement. De ces états, l'Observatoire Veolia pointe des dysfonctionnements comme des points positifs. Le caractère mondial de l'enquête ainsi que son actualisation régulière en font un instrument qui permet d'agir au plus près des préoccupations de la collectivité.

L'Observatoire donne ainsi aux décideurs et autres acteurs urbains des éléments de réponse à certaines questions essentielles : comment la croissance urbaine influe-t-elle sur les modes de vie dans les grandes métropoles ? Quels sont les effets de cette dynamique sur la relation des citoyens à leur ville ? Quelles sont les aspirations sociales, économiques et environnementales communes aux habitants des grandes villes ?

La ville : le désordre partagé

Questions à NICOLAS MICHELIN,

Architecte, urbaniste

Comment, aujourd'hui, peut-on définir la ville ?

N. M. : On peut difficilement parler de « la ville » en soi : il y a plusieurs modèles de ville. Mais globalement, la ville est tiraillée entre deux pentes naturelles et contradictoires : le besoin de l'organiser, de la « ranger » et le besoin de désordre. La ville que j'aime, c'est celle du désordre, du mélange. Une ville qui ménage des surprises avec des perspectives inattendues, des angles de vue étonnants. Et puis la ville, c'est la vie : il faut qu'elle soit accessible, y compris en voiture...

Comment gérer la densité urbaine ?

N. M. : La densité, c'est gérer plus de mètres carrés de construction. Il ne faut pas en avoir peur, car c'est selon moi la vraie ville et il existe beaucoup de solutions pour la gérer. L'une d'elles, en matière d'urbanisme, consiste à construire ou à rénover en hauteur. Ce qui voudrait dire, par exemple, qu'à Paris on s'affranchit de la limite des 37 mètres pour construire des immeubles jusqu'à 20 étages. La tour a pour effet de libérer l'espace au sol. Gérer la densité, ça veut dire aussi dans ces constructions hautes, qu'il faut une véritable mixité des programmes avec une découpe en volumes : mélanger dans un même bâtiment les fonctions d'habitation et de bureaux. La densité induit aussi de réfléchir à la périphérie des villes pour y construire de vrais centres, qui mélangent habitations et bureaux pour limiter le besoin des gens de se déplacer d'un bout à l'autre de l'agglomération et résorber ainsi, au moins en partie, la question des flux.

Quelle qualité de vie dans ces villes denses ?

N. M. : La ville dense n'exclut pas la qualité de vie, au contraire. C'est le travail de l'urbaniste de penser ces constructions pour que chacun ait, par exemple, droit à la lumière. Il faut imaginer des espaces inter-climatiques avec une vraie ouverture, voire une terrasse pour chaque appartement. La densité permet aussi de libérer de vrais espaces verts au cœur des villes, notamment des « continuités vertes ». Il faut également repenser les îlots – ou « blocks » en anglais – pour y dégager des espaces communs d'agrément, en faire des ensembles ouverts, avec une vraie incidence dans les rapports humains en ville. Car ce que crée l'îlot ouvert, c'est un modèle d'espace partagé, comme à Copenhague, et cela fonctionne très bien. Dans les villes denses du futur, les citoyens vont être obligés de plus en plus de partager l'espace selon un précepte simple : « J'ai le luxe d'habiter en ville donc je dois accepter de partager l'espace ». Ce qui génère la violence, c'est l'exclusion ; le partage la fait reculer.

Qu'est-ce qu'une ville durable ?

N. M. : Une ville durable demain, c'est une ville où la densité est assumée et gérée harmonieusement. C'est une ville qui présente une vraie mixité des fonctions, qui est accessible et dans laquelle la culture joue son rôle en ce qu'elle nourrit nos rapports sociaux. Les enjeux environnementaux sont évidemment primordiaux dans cette ville durable. Il y a aujourd'hui une prise de conscience de ces enjeux mais il faut passer à l'acte, prendre les décisions, il faut faire. À ce titre, la construction en hauteur, la tour, répond aux exigences environnementales des villes du futur : elle dépense moins d'énergie en même temps qu'elle occupe moins d'espace au sol.

Et que serait pour vous une ville idéale ?

N. M. : Ce serait une ville dans laquelle on porte une attention systématique à ce que j'appelle le « génie du lieu ». Une ville qui part de l'existant, le respecte, s'y adapte pour être au plus près d'un lieu, pour qu'il s'exprime et qu'opère une forme de magie. Cela suppose de faire du sur-mesure, de bannir le standard, le répétitif. Il faut toujours se mettre en contexte : une conception de la ville qui partout épouse et sublime le « mix » complexe que forment un site, un lieu, les données sociales, le climat...

PARCOURS

Fondateur de l'Agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA)

Directeur de l'école d'architecture de Versailles, enseignant à la Columbia University et à l'École d'architecture de la ville et du territoire de Marne-la-Vallée

Principales réalisations depuis 2000
Centre dramatique de Tours (500 places), reconversion de la Halle aux Farines à Paris, parking souterrain place Charles-de-Gaulle, à Rennes, ensemble de 65 logements et commerces, à Nantes

Lauréat de nombreux concours
Pôle universitaire Artem à Nancy, réhabilitation de la bibliothèque universitaire de Strasbourg

Le danger de Venise

Le point de vue de RÉMY PRUD'HOMME, *Économiste*

Comment aujourd'hui peut-on définir la ville ?

R. P. : C'est évidemment un exercice complexe. Parce que d'une certaine façon, définir la ville aujourd'hui, c'est un peu définir la vie en société. Il est possible cependant de dégager quelques éléments structurels qui définissent la ville parce qu'ils sont liés à sa raison d'être. Le premier d'entre eux, c'est la fonction économique : la ville est avant tout un espace de production. Liée à la nécessité de contrôler cette fonction de production, la dimension politique de la ville apparaît ensuite comme un élément constituant qui entraîne à son tour le développement des fonctions culturelles de la ville. Enfin, dernière composante essentielle de la ville, encore liée à sa fonction de production : la taille du marché de l'emploi.

Quels enjeux voyez-vous pour la ville ?

R. P. : Malgré les évolutions récentes qui ont pu transformer l'espace urbain, et notamment celles liées à la révolution numérique, les éléments constitutifs de la ville n'ont pas changé. La ville prend sens avant tout comme lieu de production. Elle doit être aménagée pour perdurer dans ce rôle fondamental. Et je vois un danger aujourd'hui dans le postulat communément admis selon lequel la ville devrait être un espace prioritairement pensé comme lieu de vie agréable. C'est un leurre et il y a un véritable risque de « venisification » des villes de la planète. Une ville qui se renie comme espace économique se meurt. On parle aujourd'hui de villes festives, de villes du loisir, mais on ne peut rien faire passer avant la fonctionnalité de la ville.

Que penser de la croissance urbaine ?

R. P. : Je crois qu'il y a aujourd'hui à ce sujet beaucoup d'exagérations et de fantasmes. Il est communément admis que la croissance des villes dans le monde serait exponentielle et sans précédent. Mais c'est un point de vue à relativiser. Dans les pays développés d'abord, la croissance urbaine est derrière nous. En France, par exemple, l'exode vers les villes a eu lieu entre 1950 et 1975. En Amérique latine, les grandes villes ne croissent plus. Alors certes, il y a le cas des villes chinoises et indiennes. Il est certain que les populations de ces pays sont en train de fortement s'urbaniser. Mais, là encore, il nous faut relativiser le phénomène et ne pas tomber dans des imageries catastrophistes. Si, par exemple, on regarde les chiffres de la croissance urbaine en Chine, on se rend compte qu'ils sont comparables à ceux de la croissance qu'ont connues les villes de France et d'Italie dans l'après-guerre, les deux pays qui ont eu l'exode rural le plus rapide en Europe, et l'on voit bien que ces flux sont à terme absorbés. Loin d'être une malédiction, la croissance urbaine est souvent un facteur de croissance tout court. C'est le cas aujourd'hui en Chine.

Qu'est-ce qui fait qu'une ville « fonctionne » ?

R. P. : On ne peut pas être réducteur sur cette question. Il y a de nombreux facteurs qui participent de la « réussite » d'une ville, pour autant que ce terme ait un sens. La question des transports est primordiale. De la mobilité dépend en effet directement la taille effective du marché de l'emploi. Les transports sont donc un enjeu crucial pour le modèle des villes dites « étalées ». Mais c'est aussi un sujet pour les villes « denses » qui doivent penser la question des flux. Il faut trouver une optimisation des déplacements urbains, accroître leur rapidité et trouver un

bon équilibre entre les transports publics et la voiture. Il n'y a pas de solution magique, mais c'est un enjeu de taille pour l'avenir des villes.

Et la question environnementale en ville ?

R. P. : Je suis optimiste. Ce sont des problèmes que l'on peut gérer, et que l'on gèrera de mieux en mieux dans le futur puisque leur solution est principalement technique. Prenons l'exemple de la qualité de l'air à Paris. Contrairement à l'idée que s'en font les gens, c'est un problème qui est en train de se régler. La mesure est de plus en plus précise. La pollution, de plus en plus contenue.

PARCOURS

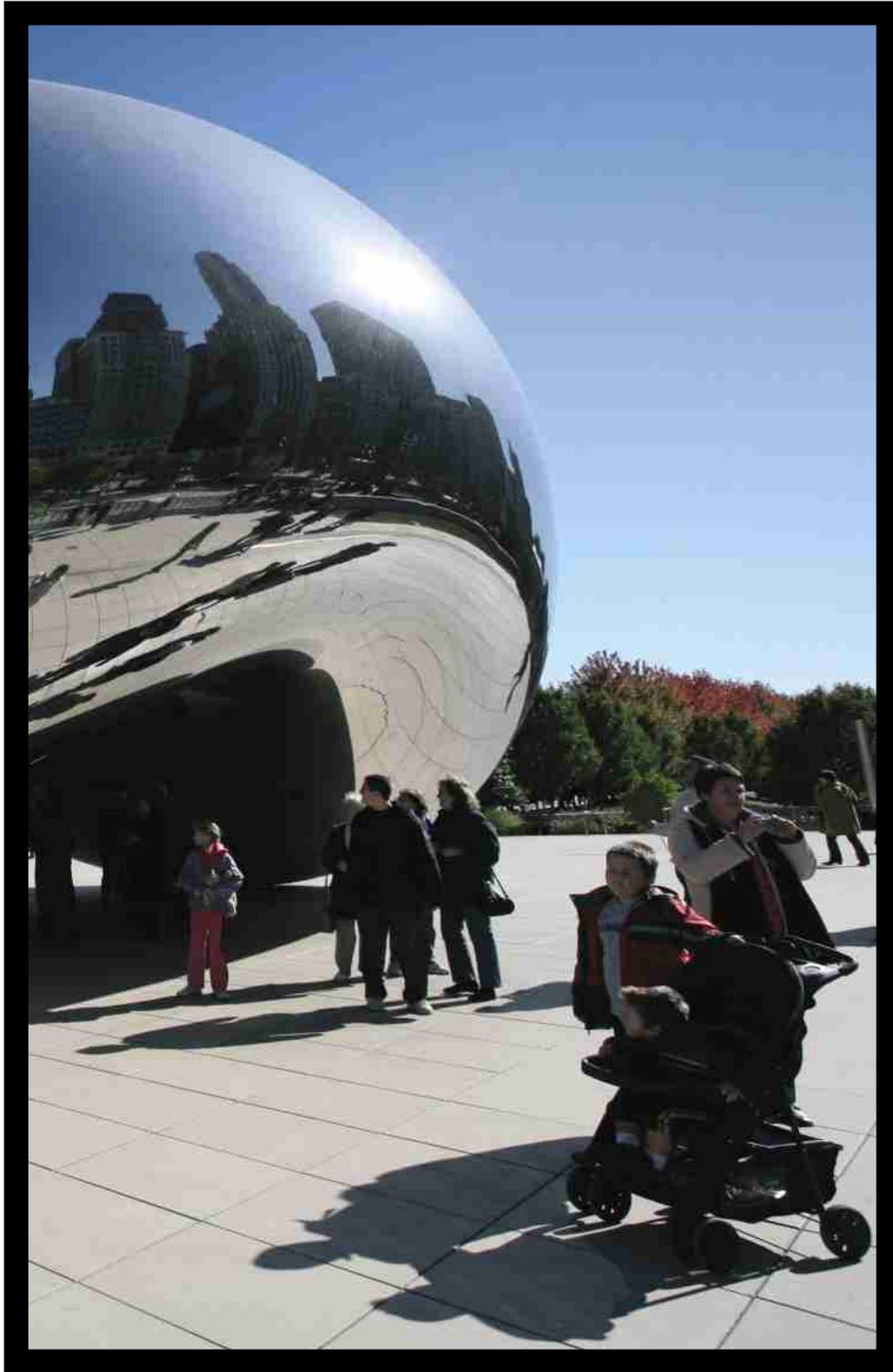
Diplômé d'un doctorat ès sciences économiques

Professeur émérite à l'Université de Paris-XII

Fondateur et responsable du DEA de transport de l'université de Paris-XII et de l'École nationale des ponts et chaussées

Directeur adjoint de la Direction de l'Environnement à l'OCDE de 1974 à 1976

Consultant pour l'Unesco, la BERD, le PNUD, la Banque asiatique de développement, la Banque mondiale...



Chicago

L'ÉTAT DE LA VIE EN VILLE



Berlin

Londres

Sydney

Prague



Shanghai

Dans leur grande majorité, les urbains apprécient leur ville, même s'ils en attendent toujours plus et mieux, même si le stress et une angoisse latente altèrent parfois le sentiment de liberté qui prévaut lorsque l'on sait qu'à deux pas de chez soi, tout est possible et que l'on a tout sous la main. Pourtant, certains souhaitent la quitter et plus nombreux encore sont ceux qui s'inquiètent de son devenir. Les citoyens se sentent d'autant plus concernés par les problématiques auxquelles sont confrontées les villes de demain que leurs conditions de vie et, plus largement, leurs situations personnelles sont également en jeu. Bien entendu, d'un continent à l'autre, d'un pays à l'autre, les nuances existent, plus ou moins affirmées et essentiellement liées aux spécificités culturelles et sociodémographiques de chaque mégapole.

5 continents, 14 villes, plus de 8 500 regards

Pour la première vague d'études de l'Observatoire Veolia des modes de vie urbains, l'enquête a été menée par Ipsos dans 14 métropoles, réparties sur les cinq continents. Les sites ont été sélectionnés pour leurs spécificités, de façon à constituer un panel de modes de vie et de cultures très diversifié (voir l'annexe en page 48).

L'enquête a été menée de septembre à décembre 2007, en deux temps. Une étude quantitative a permis la collecte de données homogènes, autorisant la comparaison des « regards sur la ville » entre eux, sur des points aussi sensibles que, par exemple, les sentiments d'attachement ou de répulsion, la capacité à répondre aux attentes en matière de qualité de vie, la taille de la ville idéale ou encore la confiance en l'avenir.

Une étude qualitative a permis de recueillir les témoignages de groupes afin d'obtenir un portrait vivant et en mouvement de la ville « vécue » par la population des 20-27 ans.

Au terme de l'étude, l'analyse de ses résultats fait ressortir quatre grandes thématiques, chacune mettant en avant une ou plusieurs des problématiques qui se posent de façon universelle aux citoyens d'aujourd'hui dans leurs façons de :

- ressentir la ville ;
- vivre la ville au quotidien ;
- envisager la qualité de vie en ville ;
- voir et espérer la ville du futur et la ville idéale.

L'enquête a permis de distinguer six grands « types » de villes, correspondant chacun à une relative communauté d'opinions, de modes de vie, d'attentes et d'aspirations de la part de leurs habitants.

Londres, Lyon, New York et Paris

Appréciées avant tout pour leur cosmopolitisme, leur cadre architectural, leur offre de loisirs et leurs facilités de déplacement, elles sont malgré tout ressenties comme des villes animées et polluées, que le stress, les embouteillages, le bruit et la foule empêchent d'aimer pleinement.

Chicago, Los Angeles et Sydney

Est-ce parce qu'elles sont moins denses ou qu'elles sont toutes en prise avec la nature ? Le stress n'y est pas un souci majeur et les habitants manifestent leur optimisme par le souhait d'y voir grandir leurs enfants. Leur principal souci : les embouteillages.

Pékin et Shanghai

Leurs habitants adhèrent en grande majorité au dynamisme économique de la ville, qu'ils vivent avec fierté. Ils supportent moins le corollaire de cette vitalité : les embouteillages et la pollution.

Alexandrie, Berlin et Prague

Ce que les citoyens préfèrent dans ces villes : les possibilités qu'elles offrent de sortir, de faire la fête et de rencontrer des gens, leur dynamisme culturel et l'offre sportive. Cette animation est parfois assombrie par les nuisances urbaines.

Tokyo

Les habitants sont unanimes sur la commodité de leur ville, notamment du point de vue des transports. Mais son organisation, jugée très rationnelle, semble avoir pour contrepartie un certain manque de chaleur et de convivialité.

Mexico

Si son offre culturelle et sportive comme son dynamisme économique sont appréciés, Mexico se distingue des autres villes par la prédominance de sentiments négatifs, liés essentiellement à des craintes que font naître les problèmes d'insécurité et d'urbanisation.

THÉMATIQUE N° 1

La confusion des sentiments

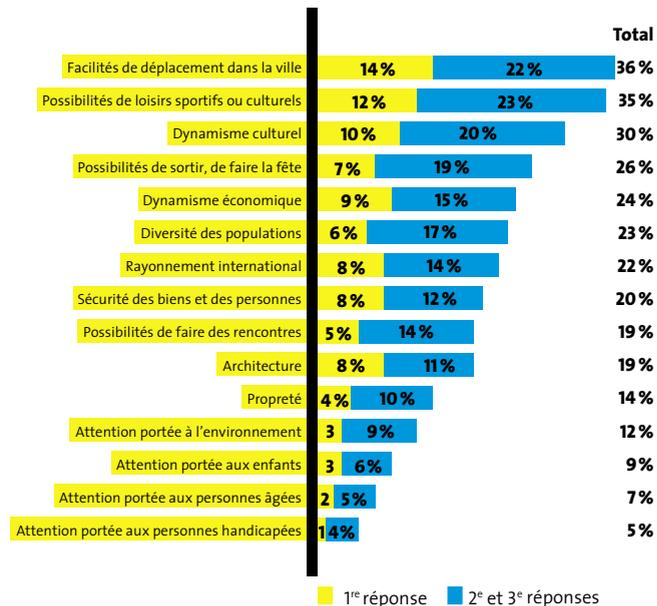
La ville provoque chez le citadin des sentiments mêlés, parfois contradictoires, toujours intenses. S'il est attaché à la ville pour des raisons affectives, s'il lui reconnaît des vertus pratiques, il supporte moins bien la pression économique et sociale. Par ailleurs, s'il se plaît à la décrire comme un espace difficilement vivable et oppressant, il en apprécie la vitalité économique et culturelle, et ne se voit finalement guère vivre ailleurs. L'individu urbain est ainsi au centre d'un système d'interactions. De sa capacité à gérer ces différentes polarités dépend son bonheur de vivre la ville.

« En ville, vous n'êtes jamais très loin de l'action, de ce qui se passe. » Un habitant de Sydney

RAISONS D'APPRÉCIER SA VILLE

Question :
Qu'aimez-vous le plus dans la ville dans laquelle vous vivez ? (jusqu'à 3 réponses)
(8 608 répondants)

Si la ville est appréciée pour sa vitalité, sa modernité et son offre culturelle, elle est également associée à certaines nuisances, aux premiers rangs desquelles les embouteillages, la pollution et le bruit.



La liberté a un prix

Un sentiment transcende les situations sociales, les âges et les cultures : la liberté théorique de faire. La ville suscite chez la majorité de ses habitants un sentiment diffus de liberté potentielle. Plus de huit citadins sur dix, toutes villes confondues, perçoivent l'espace urbain comme un univers de tous les possibles qui permet, comme le souligne un New-Yorkais, « d'avoir accès à tout, rapidement, avec ce qu'on veut, quand on veut et [que] l'accès à tout soit facile ».

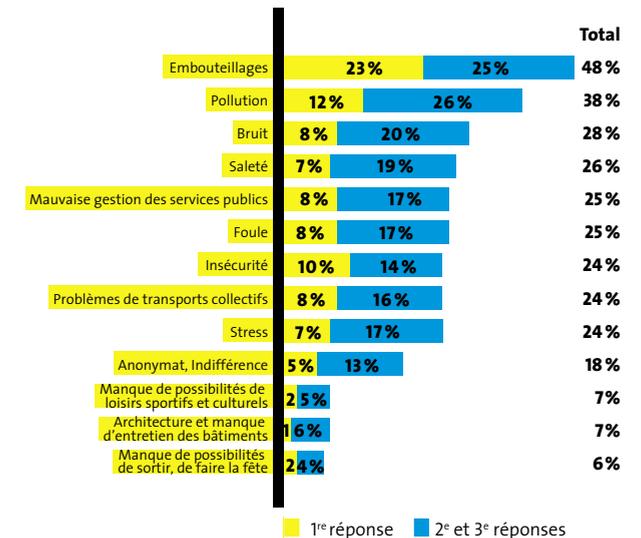
Mais cette liberté est fortement teintée d'angoisse. L'exigence économique de la vie en ville, que l'individu retranscrit en utilisant volontiers le terme de « pression », pondère immédiatement cette mythologie positive du « tout est possible ». Huit urbains sur dix, et plus de 90% à New York, Pékin, Shanghai et Londres, pensent que « pour bien vivre en ville, il faut très bien gagner sa vie ». Le coût de la vie ressort ainsi comme l'angoisse majeure de la plupart des urbains.

SI JE LEUR DIS... ILS RÉPONDENT...

- Convivialité ?** Pékin, Prague et Tokyo
- Plaisir ?** Paris, Shanghai
- Bonheur ?** Los Angeles, Sydney
- Fierté ?** Chicago, Lyon, Mexico
- Amour ?** Alexandrie
- Excitation ?** Berlin, Londres, New York

RAISONS DE DÉTESTER SA VILLE

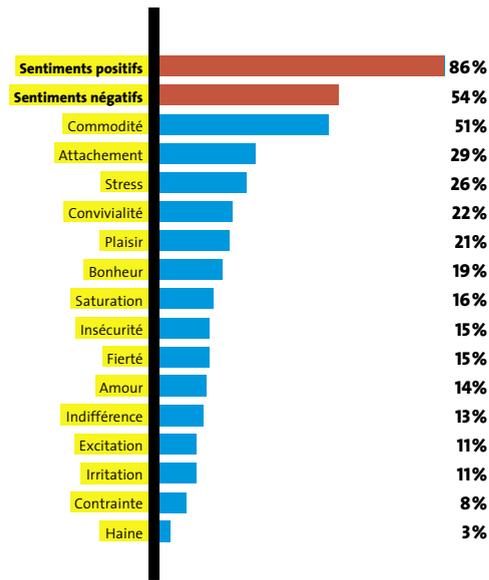
Question :
Que détestez-vous le plus dans la ville dans laquelle vous vivez ? (jusqu'à 3 réponses)
(8 608 répondants)



SENTIMENTS À L'ÉGARD DE LA VILLE

Question :

Lorsque vous pensez à la ville dans laquelle vous vivez, quels sont les termes qui correspondent le mieux à votre état d'esprit actuel ? (jusqu'à 3 réponses)
(8 608 répondants)



Nombre moyen de citations positives : **1,8**
Nombre moyen de citations négatives : **0,9**

À la fois amour et haine, objet de fierté et d'indifférence, la ville cristallise des sentiments contrastés où le positif finit toujours par l'emporter sur le négatif. Le plaisir d'y vivre balaie en quelque sorte les aléas rencontrés dans les villes. Deux exceptions apparaissent dans l'étude : Pékin et Mexico. À Pékin, le stress domine tandis qu'à Mexico, les sentiments d'insécurité et de saturation prévalent.

Si entourés, si anonymes

Par sa densité et son activité, la ville apparaît d'abord comme un espace théorique de rencontres. Pour plus de deux tiers des citoyens, elle facilite les rencontres. Une perception partagée par plus de 80 % des habitants de Shanghai, Pékin, et Chicago.

À Tokyo, Sydney, Londres, Paris et Lyon, on apparaît en revanche plus critique sur cette dimension. C'est que la ville engendre dans le même temps, pour beaucoup, un sentiment d'anonymat et de solitude.

De façon générale, toutes villes et toutes populations confondues, le citoyen déplore la faible qualité des contacts. Une superficialité qui, contrastant avec la densité humaine, fait émerger des sentiments d'angoisse psychologique et d'isolement. La crainte de l'anonymat le plus absolu est également sous-jacente, avec cette idée forte : la ville survit à l'individu. Comme l'exprime un Parisien : « La ville vit très bien sans nous. On s'y sent parfois seul et on se dit que si on n'était pas là, la ville continuerait d'avancer... »

Pour le meilleur et pour le pire

Bien sûr, la ville provoque des sentiments contrastés, des perceptions à la fois positives et négatives qui expliquent la nature et la force des liens qui unissent le citoyen à sa cité. Il y a ce que l'on aime en ville, tels que l'aspect pratique, le plaisir d'y vivre, la convivialité ; et il y a ce que l'on déteste en elle, comme le stress, l'indifférence qui peut y régner ou l'insécurité. Mais au total des citations données par les interviewés, le nombre de qualificatifs positifs l'emporte nettement sur les citations négatives (voir le graphique ci-contre). Et au travers de ce choix de sentiments, il apparaît que les urbains aiment globalement leur ville et ont du plaisir à y vivre malgré les désagréments épisodiques que l'on peut y rencontrer.

La ville est avant tout un lieu pratique où l'on finit toujours par trouver ce que l'on cherche. Cet aspect pratique est évoqué majoritairement dans dix villes sur quatorze, et particulièrement à Tokyo (75 % le citent), Shanghai, Lyon, Paris, New York et Chicago. Il n'apparaît secondaire qu'à Berlin, Alexandrie et Mexico.

La relation affective entre ensuite en jeu. Les citoyens se montrent globalement attachés à leur ville qui évoque à leurs yeux la convivialité, le plaisir et le bonheur. Les sentiments négatifs font l'objet de moins nombreuses citations ; et c'est le stress qui résume le mieux le sentiment négatif dominant. Il concerne un quart des urbains et prédomine à Pékin, Mexico, Londres et Shanghai. La saturation et l'insécurité sont citées de manière plus marginale.

Rêver de partir

Rester en ville ou partir ? Y élever ses enfants ou pas ? Les réponses partagées et parfois contradictoires des citoyens à ces questions illustrent la complexité des sentiments qui les unissent à leur ville. Puissants, ambigus, parfois hypocrites, ces sentiments témoignent d'un attachement viscéral à la ville.

Paradoxalement, bien qu'ils se disent à 83 % satisfaits de vivre dans leur ville, 33 % souhaitent la quitter dans un futur proche. Cette désaffection, si elle était traduite dans les faits, viderait Paris du tiers de ses habitants, Londres de la moitié et Mexico des deux tiers. Dans ces deux dernières villes, ils sont plus de la moitié à souhaiter élever leurs enfants ailleurs. En revanche, le désir de vivre autrement la ville émerge fortement : une personne sur deux aimerait changer soit de logement, soit de quartier. On retrouve une proportion de citoyens ne souhaitant pas élever leurs enfants en ville comparable à celle voulant la quitter. Mais cette cohérence globale cache des disparités locales importantes, parfois même contradictoires.

Ainsi les habitants d'Alexandrie, de Pékin, de Berlin, de Chicago, de Prague, de Shanghai et de Sydney souhaitent rester dans leurs villes et y élever leurs enfants. Dans la même logique, ceux de Londres et de Mexico souhaitent à la fois quitter leur ville et n'envisageraient pas d'y élever leurs enfants. En revanche, paradoxalement, à Los Angeles, Lyon, New York, Paris et Tokyo, on souhaite plus qu'ailleurs quitter sa ville mais massivement y élever ses enfants.

« C'est vraiment un luxe de savoir que vous pouvez faire quelque chose si vous le voulez, mais que vous n'y êtes pas obligé si vous ne voulez pas. »

Un Berlinois

SIX ESPACES EN UN

« ... Il n'y a pas une ville, il y a des villes » : cette impression d'un habitant de Tokyo est partagée par la plupart des citoyens. La ville n'est pas un tout ordonné, mais un ensemble d'espaces entremêlés, que chacun segmente et investit en fonction de son mode de vie. Un espace complexe qui rassemble une offre fonctionnelle (logement, commerces, etc.), professionnelle, relationnelle (amicale ou amoureuse), économique, culturelle et touristique. Pour d'autres interviewés, les technologies numériques, en permettant de nouveaux types de relations et de nouveaux modes de consommation, fluidifient aujourd'hui l'interaction entre ces différents espaces.

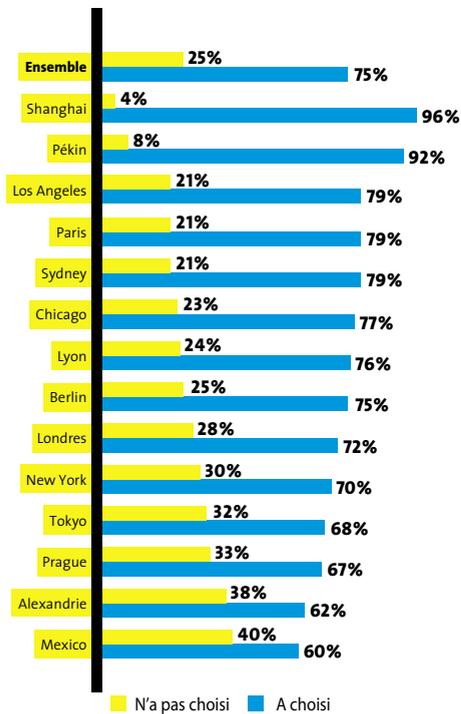
THÉMATIQUE N° 2

Mode de vie choisi, espace subi

Que ce soit pour des raisons pragmatiques ou par attraction pour un mode de vie urbain, vivre en ville relève pour la plupart des citoyens d'une décision revendiquée. Cependant, on ne vit pas la ville partout de façon identique, même si être urbain semble correspondre à un état d'esprit à part entière et recherché.

75 % DES URBAINS ONT CHOISI LEUR VILLE

Question : Avez-vous choisi la ville dans laquelle vous habitez aujourd'hui ? (8 608 répondants)



La ville, un choix de vie

Pour 66 % des citoyens, vivre en ville relève avant tout du choix d'un mode de vie. C'est une façon d'être, un trait distinctif et considéré comme valorisant par les intéressés. Cette motivation apparaît particulièrement vraie pour la jeune génération. Les 20-25 ans interrogés à New York déclarent ainsi qu'ils s'ennuieraient en dehors de la ville.

Pour un peu plus d'un tiers de la population urbaine, vivre en ville est un choix, mais un choix principalement commandé par des motifs familiaux ou professionnels. Un sentiment de contrainte qui touche jusqu'à un habitant sur deux à Mexico et à Londres, mais moins de 20 % des habitants de Pékin, Shanghai ou encore Berlin.

Ma ville, mon choix

On habite dans la ville dans laquelle on vit, tout simplement parce qu'on l'a choisie. Celle-là plutôt qu'une autre. C'est ce qu'affirment 75 % des citoyens. Un choix revendiqué par 81 % des non-natifs et, de façon plus symptomatique, également exprimé par 70 % des personnes nées dans ces villes.

Comme pour confirmer cette posture, les jeunes habitants de Berlin, New York et Tokyo citent d'ailleurs leur propre ville comme exemple de ce que devrait être la ville idéale.

« Pour moi, c'est vraiment un choix. Et pas seulement pour le travail. Il y a tout un tas de choses à faire. »

Un New-Yorkais

La bataille entre le temps qui passe et le temps qui reste

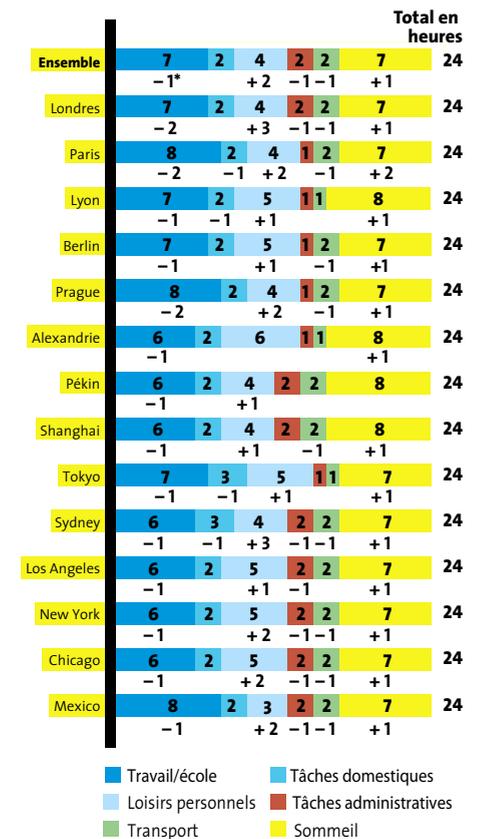
D'une ville à l'autre, il n'y a guère de différence dans la journée type d'un urbain. Et partout, le temps « pour soi » est perçu comme insuffisant. Si bien que tous les urbains interrogés souhaitent un rééquilibrage entre leur vie personnelle et leur vie professionnelle.

Durant la semaine, le citoyen dort en moyenne sept heures par nuit, consacre autant de temps à son travail et trois heures au moins à ses loisirs personnels. Il passe deux heures dans les transports, consacre la même durée quotidienne aux tâches domestiques et aux démarches administratives.

Ces contraintes de temps sont vécues comme un frein aux relations sociales et familiales, jugées par ailleurs trop superficielles. On touche ici à un point dur du jugement que les urbains portent sur leurs conditions de vie. Rythme effréné, temps subi : les citoyens se rejoignent dans une aspiration commune à disposer de plus de temps personnel. Ils le consacraient à dormir plus, si possible une heure – deux heures pour les Parisiens – à travailler moins, et à leurs loisirs, famille ou amis...

TEMPS VÉCU ET TEMPS RÊVÉ : RÉÉQUILIBRAGE ENTRE VIE PROFESSIONNELLE ET VIE PRIVÉE

Question : Comment répartissez-vous votre temps en semaine pour chacune des activités suivantes ? (8 608 répondants)



* Différence entre l'idéal et la réalité.

À quelques disparités près, la journée type d'un urbain se ressemble quelle que soit la ville étudiée : un temps professionnel qui laisse peu de place au temps personnel choisi.

« L'urbain type ?
Il a de longues
journées de travail,
et c'est difficile
pour lui de faire
quelque chose
d'autre après. »

Un Alexandrin

TOUT PRENDRE, NE RIEN DONNER

La plupart des jeunes considèrent la ville comme un espace où l'on habite, travaille et dont on consomme l'offre d'activités.

Ils n'envisagent guère de contribuer autrement que par leur participation économique à son développement ou à son amélioration. D'une part, parce qu'ils se sentent comme écrasés par une masse urbaine et architecturale qui leur apparaît trop vaste et contraignante ; d'autre part, parce que la portée de toute action leur semble limitée. Peu impliqués dans la vie locale, ils font rarement partie de groupes associatifs et, pour certains, ne font même pas les « petites actions quotidiennes » qui pourraient améliorer la qualité de vie en ville, comme trier les déchets.

Attachement global, insatisfactions latentes

Les citoyens ont donc choisi la ville, et même leur ville. Ils l'assument voire ils en sont fiers. Mais il leur faut également en accepter les contraintes directes, notamment liées au coût de la vie et au rythme urbain. Résultat : une satisfaction mêlée de frustrations et de résignation.

Si, en grande majorité, les citoyens se disent globalement satisfaits de leur ville (83%), ces appréciations varient, bien entendu, selon les villes. C'est à Chicago et à Sydney que l'on est le plus satisfait. Le taux de satisfaction est à l'inverse sensiblement plus faible à Alexandrie et à Mexico.

Attachés à leur ville, les citoyens sont en revanche moins convaincus par leurs conditions de vie. Seuls 22% des personnes interrogées s'en déclarent « très satisfaites ». Avec des disparités importantes selon les villes : cette proportion s'élève à 40% à Chicago et à Sydney et atteint son niveau le plus bas à Prague, Shanghai et Pékin (10%).

Par ailleurs, les citoyens sont partagés quant à l'appréciation de leurs conditions de logement et de leur quartier. S'ils en sont majoritairement satisfaits, un quart seulement en est très satisfait. Les plus critiques sur ces deux dimensions se trouvent à Tokyo, Pékin et Shanghai.

Des logements qui absorbent un tiers des revenus

La majorité des citoyens habitent en appartement et consacrent à leur logement une part significative de leurs revenus. Un constat commun à toutes les villes étudiées, malgré des nuances selon les zones géographiques. Spécificité du mode de vie urbain, la vie en appartement concerne 53% des citoyens. Un sur trois habite dans une maison. Les deux extrêmes se trouvent à Paris et à Sydney, dont respectivement 4% et 61% des habitants résident en maison.

Toutes villes confondues, la répartition moyenne entre propriétaires et locataires est équilibrée : respectivement

41% et 43%. C'est à Shanghai et à Pékin que l'on trouve le plus de propriétaires (près de huit habitants sur dix à Shanghai et six sur dix à Pékin), devant Prague, Sydney, Tokyo et Chicago. À Lyon, Berlin, New York, Paris et Los Angeles, les locataires sont plus nombreux qu'ailleurs.

Enfin, parmi l'échantillon interrogé, 16% logent à titre gratuit chez leur famille ou chez des amis. Ils sont 63% dans ce cas à Alexandrie, une proportion qui s'explique notamment par la jeunesse de la population.

Le logement accapare en moyenne près d'un tiers du revenu mensuel des citoyens, soit en remboursement de prêt immobilier, soit en loyer. Il s'agit d'une donnée économiquement structurante du mode de vie urbain, et qui s'avère parallèlement déterminante dans l'appréciation portée par les urbains quant à leurs conditions de vie. C'est à New York et à Los Angeles que la part du revenu consacrée au logement est la plus importante avec 38%.

Vies de familles

La composition du foyer témoigne d'un net clivage entre les modes de vie des pays occidentaux et ceux des pays émergents. Ainsi, dans les métropoles européennes et nord-américaines, entre un quart et un tiers des habitants vivent seuls, contre seulement 2% à 4% à Shanghai, Pékin, Mexico et Alexandrie. Dans ces dernières villes, la taille du foyer est donc logiquement plus élevée, 80% d'entre eux comptant trois personnes ou plus. Avec des réalités sans doute différentes d'un pays à l'autre : cohabitation intergénérationnelle ou nombre important d'enfants par foyer.

Ainsi, à Alexandrie, 34% des foyers accueillent deux enfants ou plus. À Shanghai et à Pékin, conséquence de la politique de l'enfant unique, les foyers de plus de deux enfants sont quasiment inexistantes. C'est la présence de plusieurs générations sous un même toit qui explique la densité des foyers en Chine.

La proportion de foyers sans enfant atteint plus de 70% à Berlin, Paris et Tokyo. Plus globalement, dans les pays occidentaux, le foyer n'excède que rarement deux personnes.

DÉPLACEMENTS

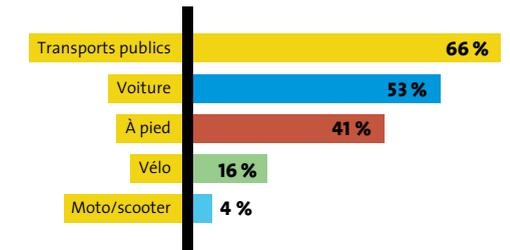
Métro, auto, vélo.

Ils plébiscitent les transports en commun à Alexandrie, Berlin, Londres, New York, Paris, Pékin, Prague, Shanghai et Tokyo. Ils se partagent entre la voiture et les transports en commun à Mexico.

Les plus gros marcheurs sont à Alexandrie, Lyon et Prague.

Ils roulent à vélo... à Shanghai et à Tokyo (un tiers des habitants).

Les accros du volant sont à Chicago, Los Angeles, Mexico, et Sydney, quatre métropoles dont les habitants disent pourtant détester les embouteillages plus que tout...



UN ESPACE RÉSERVÉ AUX ACTIFS AISÉS

Pour la majorité des personnes interrogées, les contraintes économiques et sociales font de la ville un espace pour trentenaires aisés et sans enfant. Plus largement prédomine l'angoisse de voir la ville s'organiser comme un espace pour riches, duquel serait exclu tout individu incapable de « suivre » économiquement et socialement. Freiné par les contraintes économiques, on imagine mal y vivre en famille. Et pourtant, lorsque l'on veut quitter sa ville, c'est souvent pour aller... dans une autre ville.

THÉMATIQUE N°3

Qualité de vie : nécessité fait loi

Qu'est-ce qui fonde la qualité de vie ? Le citoyen est d'abord pragmatique, pratique. Avant toute chose, deux conditions doivent être réunies, sans lesquelles parler de qualité de vie n'aurait pas de sens : un coût de la vie acceptable et une sécurité assurée. Alors, et alors seulement, ils évoquent – et leur accordent une indéniable importance – les critères d'environnement, d'équipements, d'organisation, de services. À de très rares exceptions près, ce rappel à des fondamentaux est largement partagé sur l'ensemble des villes concernées.

« Il faut plus d'espaces verts, moins de circulation automobile, des transports plus développés et moins chers... Enfin, surtout qui marchent ! »

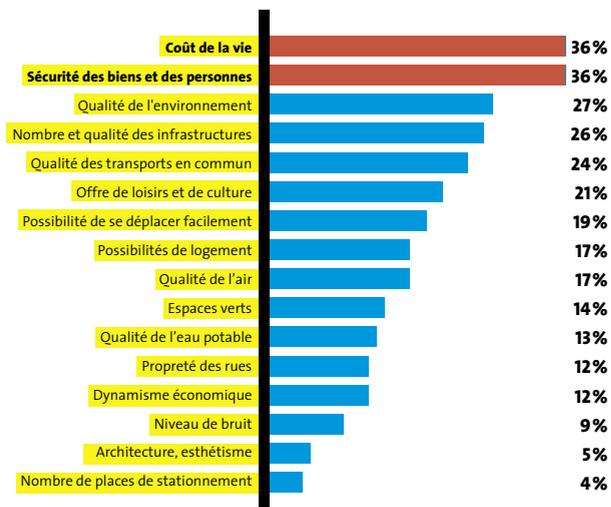
Un Londonien

LES CRITÈRES DE LA QUALITÉ DE VIE EN VILLE

Question :

Parmi les points suivants, lorsque vous pensez à la qualité de vie en ville en général, quels sont ceux qui vous paraissent les plus essentiels ? (jusqu'à 3 réponses)
(8 608 répondants)

Pour la grande majorité des urbains, toutes villes confondues, la qualité de vie dépend d'abord du coût de la vie et de la sécurité. Au-delà de ces fondamentaux, sont mentionnés les éléments facilitateurs de vie : la qualité de l'environnement, la qualité des infrastructures, des transports publics... Et enfin, des éléments d'agrément comme l'offre culturelle et de loisirs.



COMME UNE ENVIE D'AIR PUR...

L'environnement et le cadre de vie font partie des critères centraux de qualité de vie, perçus comme devant être améliorés. La ville est majoritairement décrite comme un espace fortement pollué, notamment du fait de la circulation automobile. La qualité de l'air constitue ainsi un motif d'inquiétude majeur pour neuf Mexicains sur dix et pour 67% des citoyens en moyenne. « Grisaille » et « saleté » sont des termes qui reviennent fréquemment lorsqu'on évoque la ville.

Par ailleurs, la jeune génération se sent étouffée entre le manque d'espaces verts et l'exiguïté des logements. Dans ce tableau assez sombre, l'accès aux services essentiels ressort comme une source de satisfaction, notamment pour ce qui concerne l'eau avec un niveau de confiance de 59 % en moyenne, dont 73 % en Europe et 72 % à Chicago.

Coût de la vie et sécurité : les deux fondamentaux

Les citoyens sont unanimes : la sécurité des biens et des personnes est une condition clé de la qualité de vie. À Mexico, Los Angeles, Londres, New York, Chicago, Sydney... la dimension sécuritaire apparaît partout comme une condition préalable au bien-vivre.

Autre critère fondamental et dans des proportions équivalentes : le coût de la vie. À quoi bon la qualité de vie si on n'en a pas les moyens ? Une préoccupation à mettre notamment en rapport avec le poids du logement dans le budget familial.

C'est à Chicago, New York, Los Angeles, Alexandrie, Sydney, Berlin et Prague que cette préoccupation est le plus fortement exprimée.

Cette double préoccupation des citoyens se retrouve d'ailleurs dans leur définition des priorités d'actions attendues pour améliorer la vie en ville. Ainsi, la réduction du coût de la vie est la priorité d'un urbain sur deux, notamment à Paris, Lyon et New York.

Fort logiquement, la réduction du taux de chômage est une préoccupation majeure pour un quart des personnes interrogées, en particulier pour les Berlinoises, les Mexicains et les Alexandrins.

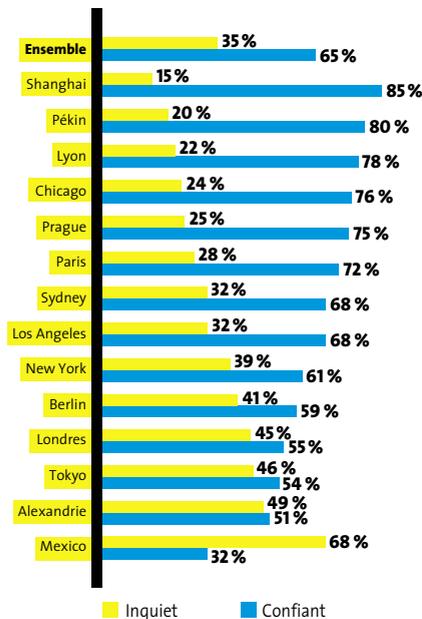
L'aspiration à plus de sécurité vient immédiatement ensuite, dans des proportions qui vont jusqu'à 49 % à Mexico et 43 % à Londres. Une aspiration particulièrement portée par les plus de 35 ans.

« La qualité de l'air ou le bruit en ville, c'est sûr, c'est très important. Mais il faut déjà pouvoir y habiter dans la ville, payer mon loyer... »

Un Parisien

UNE CONFIANCE GLOBALE POSITIVE

Question :
Êtes-vous personnellement confiant ou inquiet lorsque vous pensez à l'avenir de la ville dans laquelle vous habitez ?
(8 608 répondants)



Dans dix villes sur quatorze, au moins six habitants sur dix se déclarent optimistes sur l'évolution globale de leur qualité de vie en ville.

Au-delà des préalables, une priorité : l'environnement

Ce n'est qu'une fois abordées – on serait même tenté de dire « évacuées » – les deux conditions minimales que sont la sécurité et le coût de la vie, que les urbains témoignent de leurs attentes quant au cadre et aux éléments facilitateurs de vie et d'agrément. Sur ces attentes, les critères qu'ils mettent en avant témoignent certes d'appréciations locales différentes, mais toutes revendiquées avec une même exigence.

Au premier rang de ces critères, l'exigence environnementale est un paramètre essentiel au cadre de vie urbain. Ceci est particulièrement vrai à Shanghai et Pékin, dont les habitants le mentionnent respectivement à 50 % et 45 %, et plus généralement chez les jeunes.

Plus d'un tiers des Alexandrins citent la qualité des transports publics et la propreté des rues ; plus de la moitié des habitants de Tokyo, la capacité à sortir facilement de la ville ; un Parisien sur cinq, le bruit et les possibilités de logement ; près d'un tiers des Lyonnais, les facilités de déplacement. Le dynamisme économique, moins cité ailleurs, apparaît comme un critère essentiel dans les villes asiatiques.

La confiance sur l'environnement est mitigée : ainsi, si près de 60 % des urbains pensent que la qualité de l'eau s'améliorera et que la ville intégrera plus d'espaces verts à l'avenir, beaucoup doutent d'une amélioration globale de l'environnement urbain (seuls 44 % y croient).

Le consensus est en particulier moins évident concernant les transports collectifs : 46 % des citoyens sont réservés à ce sujet, l'inquiétude prédominant chez plus d'un habitant sur deux à Chicago, Londres, Sydney et Alexandrie et chez les trois quarts des Mexicains (76 %).

Un optimisme de raison...

L'accès à la culture, à la consommation et aux loisirs sont les garants de la qualité de vie, cité par un urbain sur cinq. S'il n'a pas le temps de pratiquer autant qu'il le souhaiterait les activités proposées, le citoyen perçoit malgré tout leur existence comme un élément de valorisation de l'espace urbain, contribuant notamment au rayonnement international de sa ville. Par ailleurs, ces éléments constituent une force d'attraction particulière pour les habitants nouvellement arrivés.

La capacité de la ville à répondre aux besoins de consommation et de distraction de ses habitants est perçue avec confiance. Plus des deux tiers des citoyens se déclarent en effet optimistes quant à la capacité de la ville à satisfaire leurs aspirations en matière d'offres culturelles et de loisirs, de cadre architectural, à proposer des infrastructures suffisantes et de qualité et à faire preuve de dynamisme économique.

... et des raisons d'être pessimiste

Les évolutions sur les fondamentaux que sont la sécurité et le coût de la vie, en particulier la difficulté à se loger, sont majoritairement appréhendées avec angoisse. La plupart des citoyens doutent en effet qu'une amélioration soit possible dans ces domaines. Ainsi, plus de 72 % des personnes interrogées se disent pessimistes sur l'évolution du coût de la vie. La cherté de la ville, de la consommation en ville, et notamment le poids du logement – surtout pour les Parisiens et les Londoniens, sont des sujets d'inquiétude majeurs pour l'avenir. Au bout du compte, l'idée dominante est que pour profiter de la ville, il faudra demain, plus encore qu'aujourd'hui, en avoir les moyens.

Sujet de préoccupation actuel, la sécurité engendre également des inquiétudes pour demain. Les citoyens, qu'ils soient jeunes, actifs ou inactifs, issus d'un milieu favorisé ou non, expriment un sentiment commun d'insécurité permanente lorsqu'ils se projettent dans la ville à moyen ou long terme. Ce sentiment prend une dimension importante dans des villes comme Mexico et Tokyo.

Ce ressenti partagé sur l'insécurité fait écho à un autre, plus large, sur la violence en ville, qu'elle soit physique ou sociale. La violence fait partie des problèmes liés à la ville, que l'on perçoit avec fatalisme comme un élément d'ambiance, oppressant mais inévitable, sans qu'une quelconque responsabilité y soit associée, ni que des solutions autres qu'une plus grande surveillance soient proposées.

Enfin, parmi les critères environnementaux, la qualité de l'air et les nuisances sonores se détachent notablement comme sujets d'inquiétude dans l'ensemble des villes étudiées, à l'exception de Chicago.

THÉMATIQUE N° 4

Un devenir flou, un idéal clair

Quelle ville demain, entre celle que l'on projette et celle que l'on souhaite ?

Les citoyens redoutent la pression démographique, qui fait craindre un manque d'espace. Au-delà, la ville telle que les citoyens pensent qu'elle évoluera fait balancer entre optimisme global et préoccupations individuelles : si la ville devrait évoluer dans le bon sens, ils s'inquiètent de leurs conditions de vie à titre personnel. Quant à la ville rêvée, elle devrait être plus conviviale, plus verte et plus aérée, mais aussi très normée et contrôlée... presque aseptisée.

Tous en ville ?

Une nette majorité des urbains (57 %) craint que la pression démographique mondiale ait à terme une influence négative sur sa ville, et vit cette perspective avec une forte appréhension. La ville rêvée est beaucoup plus conviviale.

Mais cette crainte s'avère de fait localisée : elle concerne surtout Mexico (75 %), Alexandrie (73 %) et, dans une moindre mesure, Tokyo (70 %), soit autant de villes déjà soumises à une forte densité urbaine. À l'inverse, les métropoles nord-américaines se montrent relativement indifférentes au phénomène (35 %, contre 28 % pour l'ensemble). Enfin, la pression démographique n'est considérée comme un facteur positif dans aucune des villes concernées par l'enquête.

Toutefois, si fort que soit ce niveau d'inquiétude, les personnes interrogées persistent majoritairement dans l'idée que l'humanité continuera, même dans un avenir lointain, de se répartir entre ville et campagne. En dépit des projections aujourd'hui officiellement admises, seul un tiers des personnes interrogées considère ainsi qu'un jour viendra où tout le monde ou presque vivra en ville. Les Européens et les Nord-Américains sont les plus

sceptiques sur cette évolution. En revanche, 49 % des habitants d'Alexandrie, 44 % des habitants de Shanghai et de Pékin et 45 % de ceux de Mexico considèrent qu'à terme, ce principe deviendra réalité.

Les jeunes semblent plus conscients du phénomène : 47 % des 15-18 ans et 39 % des 19-24 ans estiment qu'à l'avenir, toute l'humanité habitera dans des villes, alors que seulement 30 % des plus de 35 ans partagent ce point de vue.

Ordre et désordres

Dans l'imaginaire des citoyens, cette croissance démographique entraîne avant tout une densification des villes, et c'est en réalité cela qu'ils craignent le plus souvent. En témoigne cet habitant d'Alexandrie : « Si je pense à une image de la ville dans trente ans, je vois une foule de gens très entassés du fait du manque de place. »

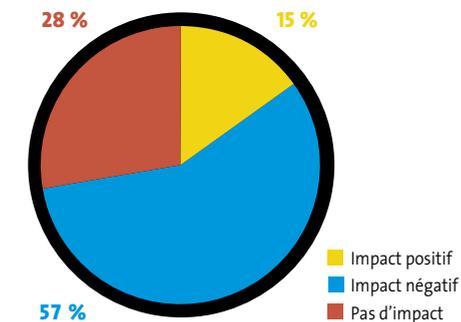
Mais dans le même temps, la ville projetée devrait gagner en organisation, notamment du fait du développement jugé inéluctable des transports en commun, d'une gestion toujours plus rationalisée des équipements et des services. De ce point de vue, la confiance prédomine.

UNE CRAINTE LARGEMENT PARTAGÉE DE VOIR LA PRESSION DÉMOGRAPHIQUE SE RÉPERCUTER NÉGATIVEMENT SUR LA VILLE

Question :

Les urbains sont désormais majoritaires au sein de la population mondiale. Et dans les années à venir, les villes connaîtront à nouveau une forte croissance démographique. Cette évolution aura-t-elle selon vous un impact sur la ville dans laquelle vous vivez ?

(8 608 répondants)



« C'est un schéma de perfection. Tout le monde est heureux. Il y a de la solidarité entre les gens, donc, pas de solitude, pas de pollution, pas de voitures. »

Un Parisien

En revanche, les évolutions des conditions de vie individuelles ne sont pas anticipées avec autant de confiance. Les citoyens expriment de fortes inquiétudes personnelles sur leur temps de travail, leur rapport au stress et la superficialité de leurs échanges.

On constate donc un décalage entre une ville dont on a le sentiment qu'elle parviendra à s'améliorer en tant que système collectif et, d'autre part, un « avenir pour soi » plus contrasté, avec en filigrane une interrogation : Vais-je parvenir à suivre le rythme de la ville de demain ?

Vers une ville apaisée

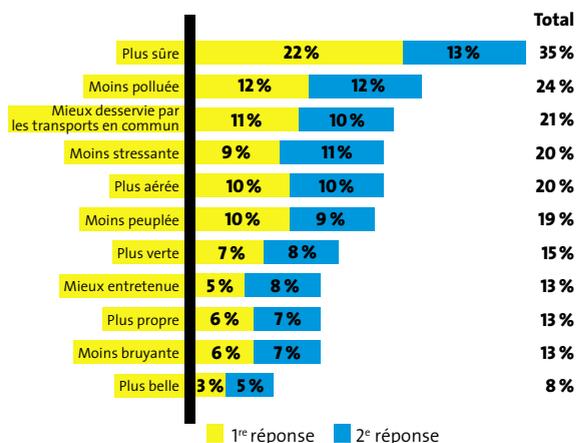
La hiérarchisation des aspirations des citoyens à long terme, notamment au sujet des générations futures, permet de discerner autour de quelles valeurs les enjeux de demain se structurent.

En premier lieu, la ville des générations futures devra être plus sûre. Une sécurité entendue en son sens premier – sécurité des biens et des personnes – mais qui va au-delà : une sécurité économique, voire sociale, qui fait écho à la pression qu'engendrent aujourd'hui pour les citoyens le coût de la vie et dans une certaine mesure, l'anonymat de la grande ville. Cette préoccupation est particulièrement importante pour les habitants de Berlin, Prague, Chicago, Tokyo et surtout Mexico (64 %).

CHANGEMENTS PRIORITAIRES POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

Question :

À votre avis, pour donner envie aux générations futures de rester en ville, que faut-il changer en priorité ? Il faudrait que la ville dans laquelle vous vivez soit... (jusqu'à 2 réponses)
(8 608 répondants)



Dans une moindre mesure, on souhaite cette ville également moins polluée, mieux desservie par les transports publics et moins stressante.

Le souhait d'une ville plus aérée arrive ensuite. Une exigence particulièrement forte chez les Parisiens et les Lyonnais (28 % et 35 %).

Enfin, la ville de demain devra être moins peuplée. Les villes chinoises étudiées se distinguent ici avec des taux de réponse sur ce critère deux fois supérieurs à la moyenne.

Grandes ou petites : la question reste ouverte

Il n'y a en réalité pas de sentiment communément partagé sur la taille idéale de la ville de demain. Pour une petite moitié des personnes interrogées, la ville idéale devrait être de la même taille que celle dans laquelle ils vivent actuellement. C'est le cas notamment d'une majorité des habitants de Paris, Lyon, Berlin, Prague, Chicago, Sydney et Tokyo.

Pour les autres, la taille actuelle de leur ville ne les convainc pas. Pour demain, ils souhaitent une ville plus petite ou plus grande, mais pas de statu quo.

Les plus jeunes se distinguent par le souhait d'une ville plus grande (27 % des moins de 35 ans), à mettre en relation avec leur appétence pour les rencontres, alors que leurs aînés, qui disent rechercher plus de tranquillité, opteraient plutôt pour une ville plus petite (40 % des plus de 35 ans).

Ville idéale : la raison l'emporte sur la passion

La ville idéale est paradoxalement peu fantasmée. Elle semble plutôt reposer sur des souhaits pragmatiques et rationnels, combinant plusieurs dimensions.

La ville reste et doit rester pour ses habitants un lieu de production. Le dynamisme économique, étroitement associé à l'espace urbain, n'est à aucun moment remis en question. Une dimension qui ne

doit cependant pas être incompatible avec l'évolution de l'environnement urbain vers plus de clarté, d'espace et de nature ; moins de grisaille, de pollution et de bruit.

Cet environnement urbain, dans le portrait qu'en tracent les citoyens interrogés, doit tendre à la fois vers le beau et l'écologique. Ils plébiscitent une recherche esthétique qui, au-delà du plaisir immédiat, doit contribuer à atténuer la sensation d'oppression en milieu urbain et l'intégration des normes environnementales dans les constructions, utilisant des matériaux toujours plus naturels : le bois, l'acier le verre...

Le bâti doit donc être mieux dessiné, plus écologique et plus fonctionnel, dans une perspective qui, en particulier pour les jeunes, doit viser plutôt la hauteur que l'étalement.

Sujet central, au cœur des modes de vie urbains et de l'enjeu environnemental, le trafic automobile est largement fustigé : pour beaucoup, les citoyens souhaitent aller jusqu'à sa suppression.

La ville de demain doit également être une ville plus humaine, permettant une plus grande authenticité des rapports entre les habitants, pour devenir plus personnels, moins superficiels. La densité technologique, en particulier les moyens nouveaux de communication et d'information, est attendue dans cette perspective comme devant être un facilitateur d'échanges, de relation, de contact... à condition qu'elle ne se traduise pas par une désincarnation. Vœu pieu ? Les citoyens, comme s'ils voulaient s'en convaincre eux-mêmes, en appellent à une plus grande implication de chacun dans la vie de la cité, ses rapports sociaux, ses bonnes pratiques environnementales. Un paradoxe pour les citoyens qui, eux, se sentent si peu acteurs.

« La ville de demain, c'est une ville où il y a du blanc, du vert, du transparent... C'est calme. »

Un habitant de Sydney

LE RÊVE DU LIEN SOCIAL

Les jeunes Européens interrogés à l'occasion des réunions de groupes dressent un portrait très froid de la ville projetée à trente ans. Tout entière tournée vers la notion de production, elle se révèle propre au point de paraître aseptisée, fluide, sécuritaire jusqu'à en devenir dangereuse pour les libertés individuelles.

L'entreprise – de services – y jouerait un rôle social central, au-delà de son seul objectif économique. Prenant la suite de services publics défaillants, elle prendrait en charge les transports, l'hébergement mais également les loisirs et les relations humaines d'urbains choisis pour leur capacité à participer à la création de richesses.

PANORAMA DES VILLES

ALEXANDRIE

BERLIN

CHICAGO

LONDRES

LOS ANGELES

LYON

MEXICO

NEW YORK

PARIS

PÉKIN

PRAGUE

SHANGHAI

SYDNEY

TOKYO

Repères

| | Nombre d'habitants ⁽¹⁾ | Densité en habitants au km ² ⁽¹⁾ | Espérance de vie ^{(1)*} (en années) | PNB par habitant ⁽¹⁾ (en USD) | Consommation annuelle d'électricité* (en kWh/habitant) ⁽¹⁾ | Émissions annuelles de CO ₂ (en tonnes/habitant) ^{(2)*} | Prix moyen d'un ticket de bus ⁽³⁾ (aller simple, 1 zone, en USD) | Prix moyen d'un ticket de cinéma ⁽³⁾ (plein tarif en USD) | Prix moyen d'un sandwich BigMac de McDonald's ⁽³⁾ (en USD) | Prix moyen d'un iPod 80 GB ⁽³⁾ (en USD) |
|-------------|-----------------------------------|--|--|--|---|---|---|--|---|--|
| Alexandrie | 3 918 000 | NC | 72 | 4 200 | 1 050 | 2,2 | 1,29 | 4,32 | 1,68 | 387 |
| Berlin | 3 400 000 | 3 812 | 79 | 31 900 | 6 620 | 9,8 | 3,45 | 10,79 | 3,99 | 358 |
| Chicago | 2 875 000 | 4 816 | 78 | 43 800 | 12 670 | 20,4 | 2,04 | 11,94 | 3,41 | 270 |
| Londres | 7 685 000 | 4 700 | 79 | 31 800 | 5 740 | 9,8 | 4,14 | 18,70 | 4,01 | 329 |
| Los Angeles | 3 850 000 | 3 041 | 78 | 43 800 | 12 670 | 20,4 | 0,92 | 10,07 | 3,41 | 273 |
| Lyon | 470 000 | 9 743 | 81 | 31 200 | 7 086 | 6,2 | 2,16 | 13,66 | 4,02 | 373 |
| Mexico | 8 610 000 | 3 584 | 73 | 10 700 | 1 690 | 4,2 | 1,58 | 6,47 | 2,69 | 316 |
| New York | 8 145 000 | 10 292 | 78 | 43 800 | 12 670 | 20,4 | 2,04 | 11,22 | 3,29 | 265 |
| Paris | 2 145 000 | 20 433 | 81 | 31 200 | 7 086 | 6,2 | 2,16 | 14,38 | 4,09 | 373 |
| Pékin | 18 000 000 | 888 | 73 | 7 800 | 1 660 | 3,8 | 0,19 | 12,66 | 1,45 | 339 |
| Prague | 1 185 000 | 2 387 | 76 | 22 000 | 5 840 | 12,5 | 1,18 | 8,34 | 2,51 | 400 |
| Shanghai | 18 670 000 | 2 804 | 73 | 7 800 | 1 660 | 3,8 | 0,23 | 8,63 | 1,31 | 384 |
| Sydney | 4 300 000 | 345 | 79 | 33 300 | 10 760 | 16,3 | 2,45 | 20,14 | 2,95 | 396 |
| Tokyo | 12 369 000 | 5 655 | 82 | 33 100 | 7 650 | 9,8 | 1,77 | 15,82 | 2,29 | 252 |

Au plan mondial, le nombre de citoyens est passé de 220 millions en 1900 à 2,84 milliards en 2007. Dans les trente ans à venir, environ 93 % de la croissance se produiront dans le monde en développement et plus de 80 % en Afrique et en Asie. De 2000 à 2030, la population urbaine de l'Asie passera de 1,36 milliard à 2,64 milliards, celle de l'Afrique de 294 millions à 742 millions et celle de l'Amérique latine et des Caraïbes de 394 millions à 609 millions. Du fait de cette évolution, en 2030, 81 % de la population urbaine mondiale vivront dans les pays en développement, près de 70 % en Afrique et en Asie⁽⁴⁾.

* Moyennes nationales.

(1) The World Factbook – Mise à jour 2007.

(2) United Nations – Mise à jour 2007.

(3) The Economist, PriceRunner – Mise à jour 2007.

(4) FNUP, Rapport sur l'état de la population mondiale 2007.



ALEXANDRIE

Parce qu'elle est jeune et qu'il fait bon y faire la fête, sortir et rencontrer des gens, les Alexandrins aiment leur ville bien plus que la moyenne des citoyens. Ils reprochent cependant à Alexandrie son bruit, ainsi que le coût de la vie et le niveau élevé de chômage. Pour autant, ils ne souhaitent pas la quitter dans un futur proche et aimeraient y élever leurs enfants.

9 Alexandrins sur 10 vivent dans un foyer de plus de **3 personnes**.

Les Alexandrins sont plus jeunes que la moyenne urbaine (**59 % de moins de 35 ans**).

La proportion de retraités est inférieure à la moyenne.

34 % des Alexandrins ont **2 enfants ou plus**.

Leur logement, quand ils ne sont pas logés à titre gracieux, représente **22 %** de leur revenu mensuel.

Ils se déplacent très majoritairement en transports publics et à pied, un peu moins en voiture et très peu en deux-roues.

Seuls **24 %** d'entre eux souhaitent quitter la ville dans un futur proche.

Vision de l'avenir. Optimistes quant à l'amélioration de leurs conditions de vie, plus pessimistes qu'ailleurs lorsqu'ils songent à l'avenir de leur ville, les Alexandrins pensent que leur qualité de vie serait améliorée si le coût de la vie et le chômage diminuaient. Ils rêvent d'une ville moins bruyante, encore plus propre, mieux desservie par les transports collectifs et plus sûre.

L'Alexandrin type : jeune et inactif, il vit chez ses parents avec plusieurs autres enfants. Peu stressé, il aime sa ville mais doute de l'avenir.

86 %

des habitants sont nés à Alexandrie.

62 %

ont choisi d'y vivre ou d'y rester.



CHICAGO

Les habitants de Chicago sont les plus satisfaits des citoyens interrogés. Ils trouvent qu'il fait bon vivre dans leur ville. Ils apprécient notamment la diversité des populations, la palette de loisirs sportifs et culturels et les facilités de déplacement. La ville suscite des sentiments essentiellement positifs où prédominent la « commodité », la « convivialité » et l'« attachement ». Quand ils la critiquent, ils évoquent en premier lieu les embouteillages et des transports collectifs déficients. Au final, Chicago est perçue comme une ville idéale pour vivre et rester un moment. Car ils sont tout de même 35 % à souhaiter la quitter dans un avenir proche.

Chicago compte un peu plus d'inactifs que la moyenne. **57 %** sont célibataires ou vivent à **2** et **64 %** n'ont pas d'enfant.

50 % des habitants sont propriétaires de leur logement dont le coût représente **34 %** de leur revenu mensuel.

Ils utilisent beaucoup leur voiture (**76 %**, contre **53 %** en moyenne) au détriment des transports publics (**40 %**), de la marche à pied (**30 %**) et du vélo (**9 %**).

35 % souhaiteraient quitter Chicago dans un futur proche (**33 %** en moyenne).

Vision de l'avenir. Les Chicagoans sont massivement optimistes – bien plus que la moyenne – quant à l'évolution de leur ville et de leurs conditions de vie. L'insécurité et la propreté n'apparaissent pas particulièrement comme un problème. L'inquiétude est focalisée sur la qualité des transports collectifs, les problèmes de stationnement et le coût de la vie. La sécurité et les transports sont les deux axes d'amélioration qu'ils souhaitent voir mis en œuvre dans le futur. Les habitants de Chicago se disent relativement confiants quant à la gestion des questions environnementales.

Le Chicagoan type : il est célibataire ou vit en couple et a moins d'enfants que la moyenne. Il dispose d'un niveau de vie moyen (CSP intermédiaire). Propriétaire de son logement, il se déplace principalement en voiture. Très satisfait de sa ville, il regarde l'avenir avec confiance.

44 %

des habitants sont nés à Chicago.

77 %

ont choisi d'y vivre ou d'y rester.



BERLIN

Les Berlinoises sont fortement attachés à leur ville et ils y sont heureux. Ils apprécient tout particulièrement l'offre culturelle, les loisirs et la possibilité de faire la fête. Peu souhaitent la quitter dans un futur proche. Leurs préoccupations se focalisent sur le coût de la vie et la lutte contre le chômage, le reste apparaissant comme très nettement secondaire. La saleté ainsi que les embouteillages sont soulignés comme deux désagréments majeurs.

Vision de l'avenir. Les Berlinoises, en particulier les femmes et les jeunes, se disent confiants dans l'avenir de leur ville et aimeraient voir leurs enfants y grandir. S'ils se montrent inquiets à propos du dynamisme économique et du coût de la vie, ils sont optimistes quant à l'avenir de l'offre de loisirs, de la qualité de l'eau et des possibilités de logements. Leur rêve : une ville plus sûre, moins polluée et moins stressante.

Le Berlinoise type : célibataire ou vivant en couple, il n'a pas d'enfant. Il est actif, locataire de son logement (pour lequel il dépense 37 % de ses revenus, au-dessus de la moyenne des autres villes, juste après New York et Los Angeles). Malgré son stress, il est globalement satisfait de sa ville et confiant en l'avenir.

52 %

des habitants sont nés à Berlin.

75 %

ont choisi d'y vivre ou d'y rester.

25 % vivent seuls et **39 %** à deux. La population est plus âgée que la moyenne : plus d'un quart des habitants a entre **45-54 ans**.

63 % d'actifs (contre **67 %** en moyenne).

74 % n'ont pas d'enfant (contre **61 %** en moyenne).

8 habitants sur 10 sont locataires de leur logement.

65 % d'entre eux vivent à Berlin depuis plus de **20 ans**.

Ils se déplacent très majoritairement en transports publics. Les adeptes de la marche et du vélo représentent **53 %** de la population, contre **46 %** pour les automobilistes.

Une large majorité aimerait y élever ses enfants. Seuls **26 %** souhaitent la quitter dans un futur proche.



LONDRES

S'ils apprécient la commodité et les nombreuses opportunités professionnelles que l'on trouve en ville, les Londoniens se plaignent du stress et de la surpopulation. Cela semble les empêcher de profiter pleinement d'une cité qu'ils perçoivent par ailleurs comme plutôt agréable avec une offre culturelle et de loisirs appréciables. Ils se montrent ainsi un peu moins satisfaits de leur ville que la moyenne.

Ils sont plus nombreux qu'ailleurs à ne pas souhaiter y élever leurs enfants et à vouloir en partir. Ils sont essentiellement préoccupés par le coût de la vie et la sécurité*, et désignent comme deux désagréments majeurs la surpopulation et la pollution, loin devant le bruit et les embouteillages, moins cités que partout ailleurs.

Vision de l'avenir. Les Londoniens regardent l'avenir avec un optimisme mitigé. S'ils sont confiants dans le dynamisme économique et culturel de leur ville, ils s'inquiètent de l'évolution du coût de la vie et des problèmes d'urbanisme (qualité des infrastructures, logement, propreté des rues). Ils aimeraient proposer aux générations futures une ville plus sûre, moins stressante, mieux desservie et moins peuplée.

Le Londonien type : il est célibataire ou vit en couple, sans enfant. Actif, il est locataire de son logement. Stressé, il se dit moyennement satisfait de sa ville et doute de l'avenir.

40 %

des habitants sont nés à Londres.

72 %

ont choisi d'y vivre ou d'y rester.

La population comporte un peu plus de locataires qu'ailleurs (**46 %**, contre **41 %** en moyenne).

25 % des Londoniens vivent seuls et **32 %** à deux.

Leur logement absorbe **34 %** de leur revenu mensuel.

74 % d'entre eux se déplacent en transports publics, **43 %** à pied et **37 %** en voiture. Ils sont peu adeptes du vélo et de la moto.

Seulement **48 %** souhaitent que leurs enfants grandissent à Londres et **46 %** aimeraient en partir dans un futur proche.



LOS ANGELES

Ville de passage, Los Angeles se caractérise par une faible proportion de natifs et une durée de séjour moindre qu'ailleurs. Pourtant, 60 % des habitants souhaitent y voir grandir leurs enfants, et plus de huit habitants sur dix expriment leur satisfaction quant à leurs conditions de vie. Ils en apprécient tout particulièrement les possibilités de loisirs sportifs ou culturels, sa propreté, la sécurité et la diversité des populations. Ils sont plus mécontents qu'ailleurs des embouteillages, sans toutefois se sentir concernés par le faible développement des transports collectifs.

Vision de l'avenir. Les Angelins sont plutôt optimistes quant à l'évolution de leur ville, un cinquième se déclare même très confiant. Affirmé concernant la sécurité, les loisirs et la culture, ce sentiment apparaît plus mitigé quand il s'agit des facilités de déplacement et de la qualité de l'eau. Le coût de la vie ressort comme une inquiétude majeure. Ils aimeraient pour leurs enfants que L.A. devienne plus sûre, plus aérée, moins peuplée et mieux desservie par les transports en commun. Pour les Angelins, les questions environnementales sont bien prises en compte.

L'Angelin type : il n'est pas né à Los Angeles et ne pense pas y rester très longtemps. Il est célibataire ou vit en couple et a moins d'enfants que la moyenne. Plus d'un tiers de son revenu est absorbé par la location de son logement. Il circule principalement en voiture et regarde avec satisfaction évoluer sa ville.

Le nombre élevé de retraités explique une proportion d'inactifs qui frôle les **40 %**.

La moitié loue son logement et y consacre, comme à New York, **38 %** de son revenu mensuel, soit le taux le plus élevé du panel.

Plus de la **moitié** des Angelins vivent seuls ou à deux et **65 %** n'ont pas d'enfant.

Si seulement **18 %** utilisent les transports en commun, **9 sur 10** circulent en voiture.

41 % souhaitent quitter Los Angeles dans un futur proche mais la majorité de la population aimerait que ses enfants y grandissent.

20 %
des habitants
sont nés à Los Angeles.

79 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.



MEXICO

Mexico peine à satisfaire ses habitants. Sans doute parce qu'elle ne parvient pas à leur donner ce qu'ils attendent : la sécurité, des infrastructures suffisantes et un environnement de qualité. Ils apprécient cependant son offre de loisirs et son dynamisme culturel et économique. Mais contrairement aux autres villes, les sentiments négatifs dominent : insécurité, saturation et stress sont fréquemment cités.

Vision de l'avenir. Malgré la jeunesse de la population, l'optimisme et la confiance ne sont pas au rendez-vous : 68 % des habitants n'ont pas confiance en l'avenir de la ville et s'inquiètent du coût de la vie et de l'insécurité comme de la qualité de l'air, de l'environnement et du niveau de bruit. Les Mexicains manifestent plus d'optimisme quant à l'évolution de leurs conditions de vie, et notamment de leur logement. L'amélioration de la sécurité est une priorité, suivie par la baisse du chômage et la baisse du coût de la vie. Pour que leurs enfants aient envie d'y vivre, il faudrait donc rendre la ville plus sûre, moins polluée et moins peuplée.

Le Mexicain type : c'est un jeune, dont le foyer comporte un ou deux enfants. Il est logé à titre gracieux et n'est pas satisfait de sa ville, qu'il trouve peu sûre et polluée. Pessimiste quant à l'avenir, il souhaiterait quitter la ville et élever ses enfants ailleurs. Du fait de la structure démographique de Mexico, le Mexicain type est plus souvent une Mexicaine : elles sont en effet majoritaires en ville.

Plus jeune et à dominante féminine, **49 %** de la population a moins de **35 ans**.

Les habitants sont pour **75 %** actifs et comptent moins de retraités que la moyenne. Beaucoup sont logés à titre gracieux.

1 Mexicain sur **4** est locataire et consacre à son logement **29 %** de son revenu mensuel.

80 % des Mexicains vivent dans un foyer composé de plus de **3** personnes. Ils sont **51 %** à avoir au moins **1** enfant.

65 % se déplacent très majoritairement en voiture, **64 %** en transports publics, et **27 %** à pied. Ils utilisent très peu le vélo et la moto.

Plus de la moitié souhaite ne pas y élever ses enfants et aimerait en partir dans un futur proche.

78 %
des habitants
sont nés à Mexico.

60 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.



LYON

Les Lyonnais éprouvent du plaisir, de la fierté et unanimement une grande satisfaction à vivre dans une ville décrite comme pratique, attachante et conviviale. Ils en apprécient tout particulièrement les facilités de déplacement et l'offre culturelle et sportive. La pollution et le bruit y apparaissent plus préoccupants que l'insécurité. Les inquiétudes liées au coût de la vie et au logement ressortent également très nettement.

Vision de l'avenir. Particulièrement optimistes, les Lyonnais sont confiants dans la capacité de leur ville à faire évoluer son offre culturelle, son architecture et à maintenir son dynamisme économique. Ils sont notamment confiants sur la qualité de leur eau, mais se montrent plus réservés concernant les possibilités de logement, la qualité de l'air et surtout le coût de la vie. Ils aimeraient voir leurs enfants grandir dans une ville moins polluée, plus aérée, plus sûre, moins stressante et plus verte.

Le Lyonnais type : actif, il gagne bien sa vie (niveau CSP +) et loue son logement. Il est célibataire ou vit en couple et n'a pas d'enfant. Il apprécie sa ville et, bien que la pollution et le coût de la vie l'inquiètent un peu, regarde l'avenir avec confiance.

Les **2/3** de la population sont actifs.

On y compte beaucoup moins de propriétaires qu'ailleurs (**35 %**) et beaucoup plus de locataires (**57 %**). Ils consacrent à leur logement

30 % de leur revenu mensuel.

La majorité des Lyonnais vit seule ou à **2** et plus des **2/3** n'ont pas d'enfant (**68 %**).

Ils se déplacent majoritairement en transports publics (**57 %**), en voiture (**47 %**) et à pied (**41 %**).

1 Lyonnais sur **5** est adepte du vélo.

39 % d'entre eux souhaitent quitter Lyon dans un futur proche et **69 %** désirent que leurs enfants y grandissent.

38 %
des habitants
sont nés à Lyon.

76 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.



NEW YORK

New York est perçue par ses habitants comme à la fois excitante et stressante. Les New-Yorkais apprécient son dynamisme et la diversité des populations que l'on y croise. Ils en sont massivement satisfaits (à 87 %) en particulier pour les facilités de déplacement qu'elle offre et les activités culturelles et de loisirs. Mais c'est une ville jugée chère, où la question du coût de la vie se pose avec acuité. L'insécurité ne semble pas un problème, contrairement aux embouteillages et au stress, cités comme les deux points négatifs de la ville, devant la pollution et la foule.

Vision de l'avenir. Les New-Yorkais sont majoritairement confiants dans l'avenir de leur ville, notamment dans sa capacité à proposer des transports en commun et une offre culturelle de qualité. Ils se révèlent beaucoup plus pessimistes quant à l'évolution des possibilités de logement et du coût de la vie. Selon eux, pour donner à leurs enfants envie d'y vivre, il faudrait rendre New York moins stressante, plus sûre et mieux l'entretenir.

Le New-Yorkais type : célibataire, sans enfant, locataire, il est plutôt aisé. Il est stressé mais il aime sa ville et envisage l'avenir avec optimisme.

Plus de la moitié des New-Yorkais vivent seuls ou à **2** et **68 %** n'ont pas d'enfant.

Ils sont en majorité locataires (**56 %**) et leur logement absorbe **38 %** de leur revenu mensuel. **65 %** d'entre eux se déplacent en transports publics et **48 %** en voiture, beaucoup moins à pied et très peu en vélo.

42 % aimeraient quitter la ville dans un futur proche, alors que **63 %** souhaiteraient que leurs enfants y grandissent.

58 %
des habitants
sont nés à New York.

70 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.



PARIS

L'offre culturelle est le premier critère de qualité de vie pour les Parisiens ainsi que leur premier motif de satisfaction. Ils semblent heureux dans leur ville, à laquelle ils sont attachés malgré le stress qu'elle engendre, notamment auprès des moins de 35 ans. Contrairement à la plupart des métropoles, les préoccupations se focalisent plus sur la lutte contre la pollution et le bruit que sur l'insécurité. Et comme partout ailleurs, les inquiétudes liées au coût de la vie et au logement ressortent très nettement. La part de ceux qui souhaitent quitter Paris et ne pas y élever leurs enfants, si elle est minoritaire, est cependant supérieure à la moyenne.

Vision de l'avenir. Les Parisiens apparaissent particulièrement confiants dans l'avenir de leur ville. La plupart pensent que les choses vont s'améliorer dans les années à venir même si beaucoup doutent que leurs moyens suivent. Car, tous s'accordent à dire que Paris va devenir de plus en plus chère. Pour donner envie aux générations futures d'y rester, il faudrait que la ville soit moins polluée, moins stressante, plus aérée et plus sûre... Et également moins bruyante.

Le Parisien type : il est célibataire ou vit en couple et n'a pas d'enfant. Actif, aisé, il est locataire de son logement. Malgré le stress, il est globalement satisfait de sa ville et confiant en l'avenir.

33 %
des habitants
sont nés à Paris.

79 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.

Le pourcentage de seniors et d'actifs est supérieur à la moyenne.

33 % des Parisiens vivent seuls et **71 %** n'ont pas d'enfant.

La population compte beaucoup plus de locataires que partout ailleurs (**55 %**) et beaucoup moins de propriétaires que la moyenne (**31 %**).

Le logement représente **29 %** de leur revenu mensuel.

80 % des Parisiens se déplacent en transports publics et **39 %** à pied.

L'utilisation de la voiture est bien moindre que la moyenne (**26 %**), **15 %** sont adeptes du vélo.

63 % souhaitent que leurs enfants grandissent à Paris et **36 %** souhaitent en partir dans un futur proche.



PÉKIN

Si les Pékinois sont, avec les Shanghaïens, les citadins qui apprécient le plus leur ville. Ils se montrent paradoxalement les moins satisfaits de leurs conditions de vie et surtout de la pression ambiante, de leur quartier et de leur logement. Pékin est perçue comme la plus stressante des villes étudiées. Mais son dynamisme économique et culturel, ainsi que la sécurité ambiante, sont particulièrement appréciés. En fait, très peu de Pékinois souhaitent quitter la ville et huit sur dix veulent y voir grandir leurs enfants. Comme les Shanghaïens, ils se soucient de l'environnement et de la surpopulation et se distinguent par une inquiétude forte quant à la qualité de l'air.

Vision de l'avenir. Pékin ressemble également à Shanghai par un optimisme plus marqué que partout ailleurs. Huit habitants sur dix ont confiance dans l'avenir de leur ville et en particulier en ses performances économiques, ainsi que dans l'amélioration des infrastructures et des transports. En revanche, ils s'inquiètent plus qu'ailleurs de la qualité de l'environnement, des conditions de logement et de la circulation automobile. Ils aimeraient que leur ville soit plus petite, moins peuplée, mieux desservie par les transports en commun et moins polluée, la réduction du stress apparaissant comme une aspiration marginale.

Le Pékinois type : actif, il vit en couple avec un enfant dans un logement dont il est propriétaire. Attaché à la qualité de l'environnement et au dynamisme économique, il s'avère plutôt confiant dans l'évolution de sa ville, de son quartier et de ses conditions de vie, même s'il n'en est pas totalement satisfait pour l'instant.

52 % des habitants
sont nés à Pékin.

92 % ont choisi
d'y vivre ou d'y rester.

Leur niveau d'études supérieures est le plus élevé de toutes les villes étudiées.

Pékin compte beaucoup moins d'inactifs (**22 %**) que la moyenne.

La majorité est propriétaire (**61 %**).

Après les habitants de Shanghai, les Pékinois sont les urbains qui consacrent la plus faible part de leur revenu à leur logement (**20 %**).

La large majorité des foyers (**85 %**) comprend plus de **3** personnes et un seul enfant (**43 %**).

1 Pékinois sur **3** se déplace en vélo et **8** sur **10** utilisent les transports en commun.



PRAGUE

Prague apparaît comme une ville où il fait bon vivre, appréciée par ses habitants qui souhaitent massivement y rester et y élever leurs enfants. Ils y trouvent ce dont ils ont besoin pour bien vivre au quotidien : transports collectifs, services publics, offre de loisirs et de culture, opportunités pour sortir et rencontrer des gens. Seul point noir : la ville est perçue comme saturée, générant trop de circulation et « trop de foule ». Émerge alors un sentiment d'insécurité et de crainte pour l'environnement. Prague est la ville où le problème du stationnement est le plus fréquemment évoqué. Comme dans les autres villes, la préoccupation majeure des Praguais reste le coût de la vie.

Vision de l'avenir. Les Praguais sont plus optimistes que la moyenne des citadins quant à l'avenir de leur ville, et notamment sur sa capacité à préserver son patrimoine culturel et architectural, ses infrastructures et la qualité de son eau. Ils sont plus pessimistes quant au coût de la vie, la propreté et la qualité de l'air. Ils souhaitent à leurs enfants de vivre dans une ville plus sûre, moins stressante et moins polluée.

Le Praguais type : il vit en couple avec un enfant. Actif, il est propriétaire de son logement. Il trouve sa ville saturée, mais en est globalement satisfait et se dit confiant en l'avenir.

68 %
des habitants sont
nés à Prague.

67 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.

Le pourcentage d'actifs est légèrement supérieur à la moyenne ainsi que la proportion des **55-70 ans** et de retraités.

Le foyer praguais comporte en moyenne un couple avec **1** ou **2** enfants.

Une majorité est propriétaire de son logement, qui absorbe **35 %** du revenu mensuel.

Les Praguais se déplacent très majoritairement en transports publics (**92 %**), en voiture et à pied. Ils sont également adeptes du vélo.

76 % d'entre eux souhaitent que leurs enfants grandissent à Prague et seulement **22 %** d'entre eux aimeraient quitter la ville.



SHANGHAI

Les habitants de Shanghai sont très attachés à leur ville même si leur satisfaction manque encore de fermeté. Ils déplorent toutefois les embouteillages, la pollution et le stress. Leurs critères d'appréciation les distinguent des autres citadins : s'ils accordent une moindre importance au coût de la vie, ils apprécient la sécurité de leur ville et, par-dessus tout, son dynamisme économique et son rayonnement international. Ils se montrent également très sensibles aux questions liées à l'environnement et à la surpopulation.

Vision de l'avenir. Les Shanghaïens se montrent deux fois plus optimistes que la moyenne sur l'évolution à venir de leur ville et de leurs conditions de vie. Neuf habitants sur dix ont confiance dans le dynamisme économique de la ville. Ils sont moins unanimes concernant le nombre de places de stationnement, le bruit et la qualité de l'air. Beaucoup de Shanghaïens pensent que la lutte contre la pollution et la surpopulation permettrait d'améliorer leur qualité de vie. Pour que les générations futures aient envie de rester en ville, ils suggèrent qu'elle soit moins peuplée, moins polluée, plus aérée et mieux desservie par les transports en commun et plus verte.

Le Shanghaïen type : natif de Shanghai, cet actif vit en couple avec un enfant dans un logement dont il est propriétaire et dans lequel il vit depuis moins de dix ans. Concerné par la qualité de l'environnement et le dynamisme économique, il s'avère extrêmement confiant dans l'évolution de sa ville, de son quartier et de ses conditions de vie.

74 %
des habitants sont
nés à Shanghai.

96 %
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.

La population comporte un peu moins de jeunes mais près de deux fois moins d'inactifs (**18 %**) que la moyenne.

81 % d'entre eux ont un diplôme d'études supérieures (taux très élevé, tout comme à Pékin).

78 % sont propriétaires (contre **43 %** en moyenne) et consacrent seulement **17 %** de leur revenu à leur logement (part la plus faible des villes étudiées).

Très forte proportion de foyers avec un seul enfant (**50 %**, contre **23 %** en moyenne).

Les Shanghaïens sont les urbains qui se déplacent le plus en deux-roues (vélo et moto).

Seulement **17 %** d'entre eux souhaitent quitter leur ville et **88 %** aimeraient que leurs enfants y grandissent.



SYDNEY

Sydney est une ville agréable à vivre, propre, peu bruyante unanimement appréciée par ses habitants. Ces derniers se disent très satisfaits de leurs conditions de vie, de leur logement et de leur quartier. Ils apprécient notamment l'offre culturelle et de loisirs, la diversité des populations et également, plus que la moyenne des citoyens, la sécurité et la propreté. En revanche, il semble exister clairement un déficit de services publics, notamment en matière de transports.

Vision de l'avenir. Les habitants de Sydney sont très optimistes au sujet de l'évolution de leur ville et de leurs conditions de vie. Ils craignent toutefois une dégradation des services publics et notamment des transports collectifs et des infrastructures. Le logement est également une source d'inquiétude. Pour le futur, les habitants de Sydney aspirent à une diminution du coût de la vie, une amélioration de la sécurité ainsi que des transports. Ils souhaiteraient pour leurs enfants que la ville soit mieux desservie par les transports en commun.

Le Sydneyen type : il n'est pas né à Sydney, a choisi d'y venir et, a priori, d'y rester. C'est un citoyen représentatif quant à sa situation de famille et sa catégorie socioprofessionnelle. Il est propriétaire de son logement (pour lequel il dépense 30% de ses revenus) et se déplace principalement en voiture. Il est satisfait de sa ville et envisage l'avenir avec confiance.

Un niveau d'études un peu moins élevé que la moyenne (53% ont un niveau d'études intermédiaires).

52% des habitants sont propriétaires et consacrent 30% de leur revenu à leur logement.

59% n'ont pas d'enfant et 13% seulement ont un enfant.

Ils utilisent très peu les transports publics (42%, contre 69% en moyenne) et privilégient à 73% la voiture.

28% d'entre eux souhaiteraient quitter Sydney dans un futur proche et 74% aimeraient que leurs enfants y grandissent.

48%
des habitants
sont nés à Sydney.

79%
ont choisi d'y vivre
ou d'y rester.



TOKYO

Les habitants de Tokyo privilégient une relation utilitariste avec leur ville, qu'ils apprécient surtout pour les facilités de déplacement et, dans une moindre mesure, son dynamisme économique. Globalement, ils sont moins satisfaits de leur logement et de leur quartier qu'ailleurs et expriment un sentiment d'insécurité deux fois plus élevé que la moyenne. Ils se plaignent également de la saleté et d'un environnement architectural décevant. D'une manière générale, leur attachement à leur ville n'est pas très fort mais lié aux commodités qu'elle leur offre.

Vision de l'avenir. Les habitants de Tokyo font partie des citoyens les moins confiants dans l'avenir de leur ville et les moins optimistes quant à l'évolution de son architecture et de la qualité de l'eau. Ils aspirent avant tout à un développement des espaces verts et de l'offre culturelle. Selon eux, pour garder en son sein les générations futures, Tokyo devra se faire plus sûre, plus verte et aussi moins stressante.

Le Tokyoite type : il n'est pas né à Tokyo. Il est propriétaire de son logement et il n'a pas d'enfant. Taraudé par un fort sentiment d'insécurité, il est peu optimiste quant à l'évolution de sa ville et ne souhaite pas y rester toute sa vie.

La proportion de classes moyennes (44%) est deux fois plus importante que la proportion de classes supérieures (19%).

8 habitants sur 10 vivent dans un foyer de 2 personnes et plus de 30% ont au moins un enfant.

La majorité d'entre eux est propriétaire.

Leur logement représente 25% de leur revenu.

Ils se déplacent 2 fois plus que la moyenne en vélo et utilisent, moins que partout ailleurs, leur voiture.

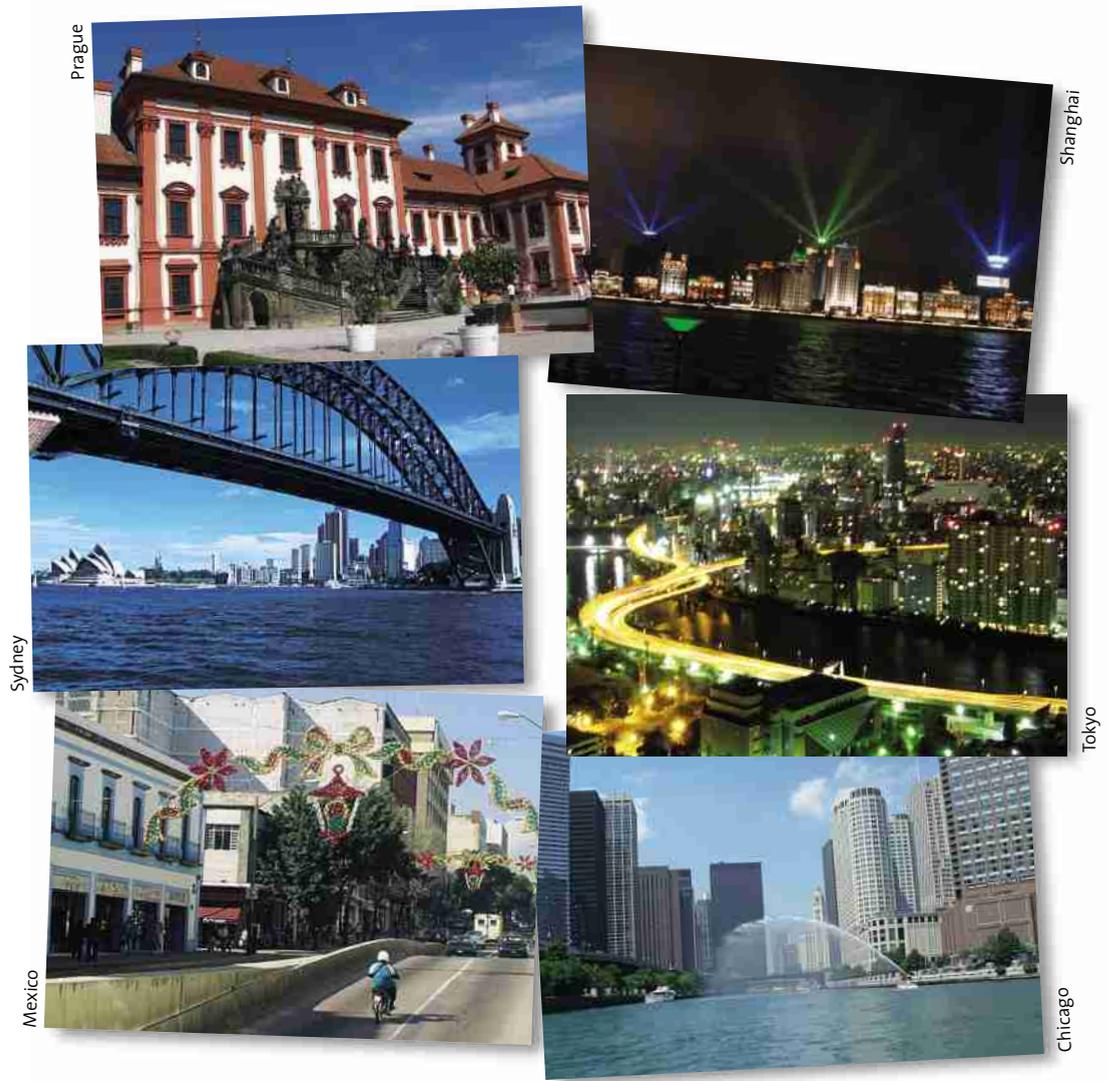
3 habitants sur 10 déclarent vouloir quitter leur ville et plus de la moitié (64%) souhaitent que leurs enfants grandissent à Tokyo.

39% des habitants
sont nés à Tokyo.

68% ont choisi
d'y vivre ou d'y rester.

MA VILLE ET MOI

Leur ville telle qu'ils se la représentent, les citoyens interrogés ont gracieusement accepté de se prêter au jeu de la photographie. Avec lucidité mais surtout avec tendresse, en focalisant sur ce qui leur plaît – un jardin, la mer, la beauté de la ville vue d'en haut, la tranquillité d'une ruelle... Ils nous montrent un espace urbain somme toute accueillant et nous révèlent ainsi leur aspiration à ce que se pérennisent ces instants de grâce qu'ils ont su capter : des relations humaines apaisées, une diversité des populations appréciée, un environnement ouvert sur la nature : un kaléidoscope révélateur d'une envie – voire d'un besoin – d'harmonie et de sérénité.



Prague

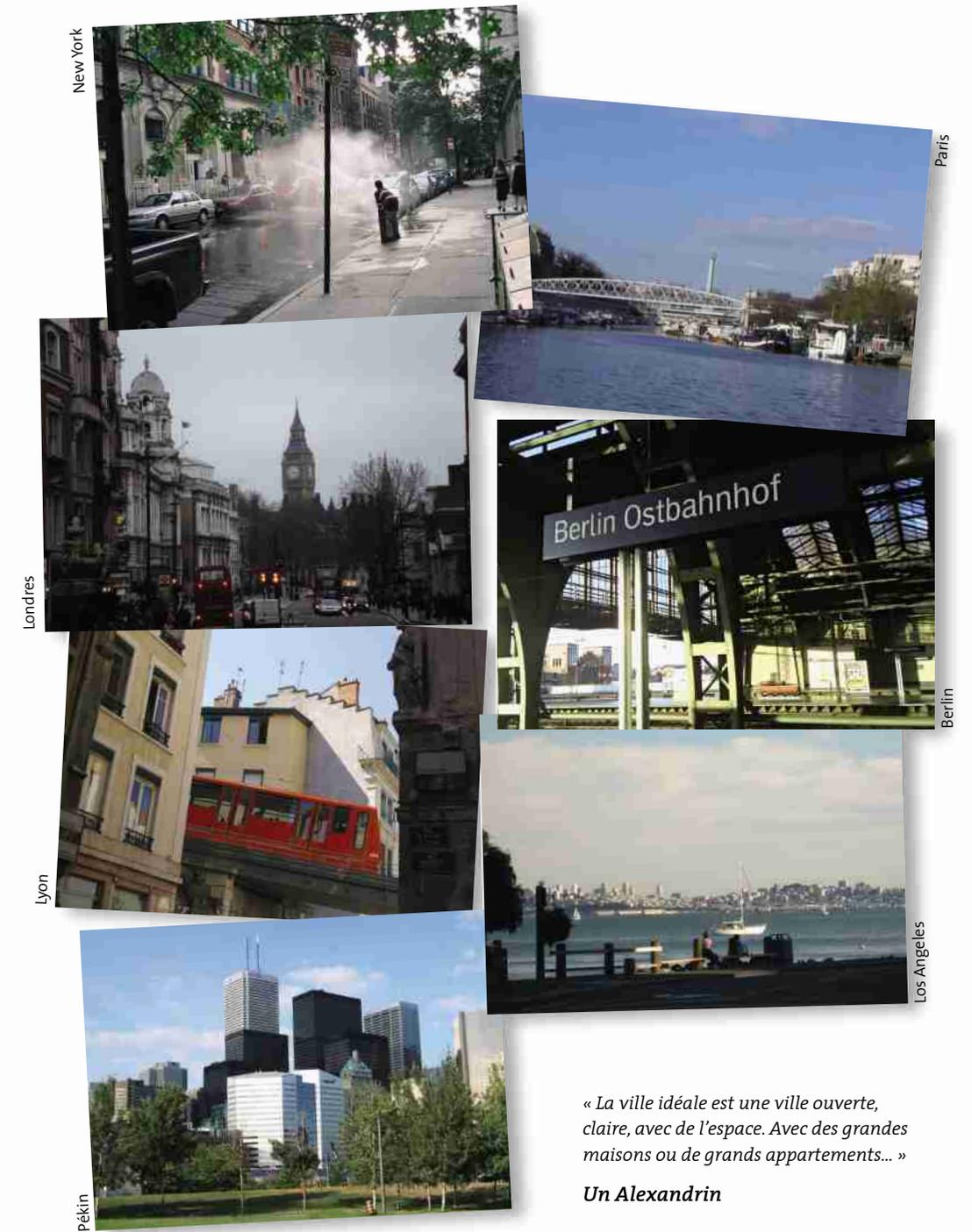
Shanghai

Sydney

Tokyo

Mexico

Chicago



New York

Paris

Londres

Berlin

Lyon

Los Angeles

Pékin

« La ville idéale est une ville ouverte, claire, avec de l'espace. Avec des grandes maisons ou de grands appartements... »

Un Alexandrin

QUESTIONS OUVERTES

L'étude 2008 de l'Observatoire Veolia permet d'esquisser les grands traits de ce que pourrait être un citoyen type. Au-delà des convergences que ce schéma met en relief, l'analyse des modes de vie fait pourtant ressortir de façon précise les disparités de la vie réelle.

On ne vit pas la ville de la même façon en Asie ou en Europe centrale, en Afrique et en Amérique du Nord. Dans les pays développés ou dans les pays émergents, selon que l'on est jeune ou âgé, homme ou femme, la hiérarchisation des valeurs, les priorités, les aspirations et la perception du devenir de la ville diffèrent sensiblement.

Ville par ville, l'Observatoire identifie les points d'ancrage, les moteurs et les freins de la relation à la ville. Car l'un des enjeux de la ville du futur, si elle veut continuer à rester attractive et dynamique, réside dans la bonne gestion de cette relation. Une matière vivante, donc, que l'Observatoire Veolia a vocation de continuer à étudier.

Un urbain type ou des types d'urbains ?

Un autoportrait peu réaliste

Quand ils se dépeignent aujourd'hui et dans l'avenir, les citoyens ne sont pas toujours tendres. La sécheresse du trait, et surtout son décalage avec la réalité du moment, donne l'impression qu'ils ne se pensent pas faits pour la ville, car ils n'ont ni le profil ni les ressources qui conviendraient.

L'urbain type vu par ses pairs est un ou une trentenaire, célibataire, sans enfant. Il ou elle évolue dans un réseau social dense, mais superficiel. Il est imaginé dans un futur proche comme un pion voué à la productivité, évoluant dans un univers uniforme et froid.

Dans ce schéma, la ville est représentée plutôt comme un lieu d'exclusion, où la famille et les enfants, les plus défavorisés et les plus âgés n'auraient pas droit de cité.

Or, la réalité recensée dans l'Observatoire est tout autre. Elle reflète la diversité d'une vie urbaine bien éloignée de la représentation qu'en donnent ceux qui y sont confrontés.

La population urbaine est composée pour les deux tiers d'actifs, et compte plus d'employés et d'ouvriers que de cadres et de professions libérales. La majorité est âgée de plus de 35 ans, sauf à Alexandrie et à Mexico.

De manière générale, les urbains ont peu d'enfants : les deux tiers n'ont pas d'enfants de moins de 18 ans vivant dans leur foyer. Pourtant, la plupart vivent dans des foyers de trois personnes ou plus.

Ces moyennes recouvrent des différences entre villes qui sont autant d'indicateurs sur les modes de vie et la culture locale. La lecture fine des résultats de l'enquête montre un clivage marqué entre les citoyens des pays développés et ceux des pays émergents. Les conditions socio-économiques contribuent ainsi fortement à la représentation que chacun se fait de sa ville et aux sentiments qu'il y projette.

Pris entre aspiration et nécessité

L'autoportrait du citoyen révèle un sentiment ambivalent d'attraction et de rejet de la ville. S'il critique volontiers son cadre de vie, il apprécie fortement que tout ce dont il a besoin et envie se trouve à portée de main. Hyperconsommateur potentiel, il se plaint du coût de la vie et se montre en fait économe de ses activités, surtout centrées sur les aspects professionnels et les contingences de transport. Il définit la ville comme un espace de rencontres mais déplore la superficialité des contacts et se sent isolé. Il regrette également de se voir réduit à une forme d'anonymat, dans un environnement dont il n'a qu'une maîtrise très relative. L'urbain se caractérise donc par sa difficulté à gérer ses contradictions. Il apparaît ainsi, dans la plupart des villes, tiraillé entre l'envie de partir et le besoin de rester, par l'envie de ne pas y élever ses enfants et celle de leur offrir le meilleur de la ville. La ville apparaît comme un lieu de projection d'espoirs et d'angoisses fortes. La densité urbaine et le gigantisme contribuent à exacerber l'expression de sentiments négatifs bien que les citoyens se disent majoritairement satisfaits de leur vie en ville.

Les quatre éléments clés de la vie en ville : coût de la vie, sécurité, environnement et transports

L'Observatoire Veolia met en relief quatre points qui sont perçus comme des enjeux majeurs d'aujourd'hui et de demain par tous les citoyens interrogés, toutes villes et populations confondues.

Unanimité sur le coût de la vie

Le coût de la vie est, avec la sécurité, le premier des critères d'évaluation de la qualité de vie en ville. Il est également perçu comme le premier élément susceptible d'améliorer significativement les conditions de vie, devant même l'insécurité. L'angoisse économique transcende tous les clivages nationaux, et induit une exigence étroitement liée à la notion de réussite économique. Dans toutes les villes prévaut la crainte de voir la ville s'organiser plus encore qu'aujourd'hui comme un espace pour riches, duquel serait exclu tout individu sorti du schéma de la réussite économique et sociale.

L'insécurité, un sentiment latent et universel

Le sentiment d'insécurité apparaît comme une préoccupation constante. La projection à trente ans fait de la violence le thème le plus sensible : de latent, le phénomène devient angoisse. En réponse à cette anxiété, la ville de demain est décrite comme un espace saturé de caméras. L'aspiration à une plus grande clarté peut être décryptée comme le souhait d'une plus grande fiabilité de l'espace.

L'environnement en question

Les citoyens sont de plus en plus préoccupés par la gestion de l'environnement, et plus particulièrement par le trafic, la qualité de l'air et de l'eau, les espaces verts. Même s'il ne semble pas s'agir aujourd'hui d'un facteur suffisant pour freiner l'envie de vivre en ville, l'insatisfaction actuelle pèse fortement sur les représentations que l'on se fait de l'espace urbain.

Les transports, un élément primordial

Les transports sont l'un des thèmes prépondérants de la vie en ville. Alors que les citoyens apprécient tout particulièrement la ville pour les facilités de déplacement qu'elle leur offre, ils la détestent également du fait de ses embouteillages. La lutte contre la circulation automobile apparaît ainsi comme un enjeu majeur pour le futur, qui peut aller jusqu'au souhait de supprimer la voiture dans la ville.

La culture et les loisirs, facteurs d'attachement

La production culturelle et de divertissements est un élément qualitatif important pour le citoyen. La culture constitue notamment un élément de rayonnement international apprécié. Elle fait de la ville un espace dynamique, attractif vis-à-vis de l'extérieur, et alimente la fierté d'appartenance. Au final, les conclusions de l'Observatoire sont rassurantes. Même s'ils sont critiques et inquiets, les urbains sont loin d'être en rupture avec leur ville et ont l'impression, même si cette situation leur paraît instable voire angoissante, d'être des privilégiés. Améliorer les conditions de vie et renforcer l'attractivité du statut de citoyen sont des priorités pour la ville de demain. La pression démographique lui permettra-t-elle d'y répondre ?

Il appartient aux acteurs de la ville d'apporter des réponses à ces questions. Pour les éclairer dans leurs choix, Veolia Environnement met cet Observatoire à leur disposition. Cette étude sera approfondie, sur un rythme bisannuel, afin d'en étendre le champ, en étudiant d'autres villes et en creusant les problématiques et les sujets abordés. L'Observatoire Veolia proposera également aux acteurs de la ville et aux différents experts qui travaillent sur le sujet, de participer à sa démarche pour la nourrir.

Annexe : méthodologie

La phase quantitative

L'enquête a été administrée par Internet auprès de panélistes Ipsos. Le taux d'équipement des villes choisies ainsi que la cible interrogée ont permis l'interrogation en ligne, à l'exception de Prague et d'Alexandrie en raison du taux d'équipement Internet relativement faible (interrogation en face-à-face dans ces deux villes).

L'échantillon interrogé a regroupé 8 608 personnes âgées de 15 à 70 ans, réparties entre les 14 villes concernées par le dispositif de la façon suivante :

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Alexandrie : 614 | Berlin : 633 |
| Chicago : 607 | Londres : 617 |
| Los Angeles : 600 | Lyon : 608 |
| Mexico : 611 | New York : 606 |
| Paris : 620 | Pékin : 625 |
| Prague : 606 | Shanghai : 628 |
| Sydney : 630 | Tokyo : 603 |

Chaque échantillon a été constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge et quartier dans la plupart des cas).

La phase qualitative

Le volet qualitatif de l'étude a été conduit auprès d'une cible de jeunes urbains disposant d'un bagage socioculturel et économique supérieur à la moyenne.

Un groupe constitué de huit jeunes urbains, hommes et femmes, actifs, âgés de 20 à 27 ans, a été réalisé dans chaque ville, à l'exception de Lyon, Pékin et Los Angeles. À New York, Paris et Londres, un deuxième groupe de jeunes urbains a été interrogé avec les mêmes caractéristiques que le premier, mais appartenant à une catégorie socioprofessionnelle (CSP) intermédiaire. À Alexandrie, deux minigroupes de cinq personnes ont été constitués afin d'interroger les hommes et les femmes séparément.