

Urbanisation, d'Éveloppement & environnement

Dossier de /> Antoine FRÉROT
October 2010

Les villes des pays Émergents en quête de réconciliation avec l'environnement - Chaque mois, à l'échelle du monde, la population urbaine augmente d'une ville de la taille de Madrid ou d'Hanoi. L'Afrique, l'Asie, l'Amérique latine de demain s'enfantent dans ces cités en pleine expansion, où se cumulent les défis du XXI^e siècle. L'article de Antoine FRÉROT, DG de Veolia Environnement + l'étude Villes à vivre 2010. H2o octobre 2010.

Les villes des pays Émergents en quête de réconciliation avec l'environnement

Chaque mois, à l'échelle du monde, la population urbaine augmente d'une ville de la taille de Madrid ou d'Hanoi. L'Afrique, l'Asie, l'Amérique latine de demain s'enfantent dans ces cités en pleine expansion, où se cumulent les défis du XXI^e siècle. Antoine FRÉROT directeur général - Veolia Environnement

images extraites du film Villes à vivre 2010

article paru dans la revue Prospective Stratégique - CEPS

Globalisation & volontarisme industriel - N.37 septembre 2010 H2o - octobre 2010

À

Si nous ignorons ce que sera le XXI^e siècle, nous savons déjà qu'il sera le siècle des villes. Elles hébergeront désormais la moitié de la population mondiale et d'ici 30 ans, elles accueilleront 3 milliards de personnes supplémentaires. Chaque mois, à l'échelle du monde, la population urbaine augmente d'une ville de la taille de Madrid ou d'Hanoi. L'Afrique, l'Asie, l'Amérique latine de demain s'enfantent dans ces cités en pleine expansion. Exprimés en termes de services essentiels, les défis de la croissance urbaine sont colossaux.

Les pathologies qui affectent les villes sont nombreuses : boulimie de ressources naturelles, thrombose des voies de circulation, contamination par les eaux usées, arrêt de circuits vitaux comme l'électricité... Karachi croule sous les déchets, São Paulo s'asphyxie dans ses transports, Beijing souffre de sécheresse, Nairobi baigne dans ses effluents. De nombreuses agglomérations vivent à crédit écologique. Or tôt ou tard, la pollution de l'environnement bride la croissance. Sur le long terme, aucune ville ne peut poursuivre son développement dans un environnement dégradé. Quand on le protège, en retour il protège la santé humaine et la bonne marche de l'économie.

Les villes des pays Émergents cumulent les défis environnementaux. Comment y répondre ? Je voudrais apporter quelques éclairages sur ce thème à partir de l'expérience de Veolia, leader mondial des services à l'environnement.

À

Mettre fin à la pollution, ce "dommage collatéral de l'urbanisation"

Plus une cité prospère, plus elle s'accroît de déchets. Un Coréen rejette 360 kg de déchets municipaux par an, un Russe 350, un Chinois 230, un Colombien 200 et un Sud-Africain 140. Au total, bien qu'elles n'occupent qu'un pourcent de la surface terrestre, les villes exsudent chaque jour 3 milliards de kilos de déchets.

Si certains quartiers du Caire sont jonchés d'ordures, 200 kilomètres au sud, Alexandrie fait figure de modèle. Toute la chaîne de gestion des déchets y est couverte. Les déchets ménagers des 5 millions d'habitants sont collectés puis valorisés dans deux centres de stockage qui récupèrent le biogaz : ils comptent parmi les plus modernes du Moyen-Orient. Une unité de compostage fournit 600 tonnes de fertilisant par jour. Les déchets industriels et médicaux sont eux aussi traités. Quant aux voiries, plages et parcs, ils sont nettoyés quotidiennement.

Au niveau local, les avancées obtenues par de multiples villes sont tangibles. Mais à l'échelle de la planète, il reste tant à faire ! Sur 4 milliards de tonnes de déchets produits chaque année dans le monde, seul 1 milliard est valorisé ; 3 milliards attendent de l'être.

Les eaux usées sont l'autre grand sous-produit de la ville. Dans les mégapoles dépassées par leur démographie, l'inflation urbaine engendre des niveaux de pollution insoutenables. Le potentiel destructeur d'eaux usées qui ne sont ni collectées ni traitées est énorme. Les "bombes sanitaires" sont amorcées, prêtes à exploser en série. Combien de cloaques d'eau, qui ont la malchance de traverser des villes, en ressortent transformés en cloaques pestilentiels ? Sur le pourtour de la Méditerranée, 70 % des eaux usées sont rejetées sans avoir été purifiées ; en Amérique latine et dans les Caraïbes, 80 % ; en Asie du Sud-Est, 90 % ! En vrai dire, l'assainissement demeure le parent pauvre de la gestion de l'eau. Pourtant, il est possible de restaurer les milieux aquatiques dégradés et de sortir de la spirale "traiter de plus en plus une eau de plus en plus polluée". En dix ans, le Chili a fait passer son taux de pollution des eaux usées de 16 à 84 %.

À

Instaurer un mode de développement urbain moins consumériste des ressources naturelles

La planète est riche en ressources naturelles, mais celles-ci n'ont pas résisté au choc du nombre. Du nombre des

hommes et du nombre infini de leurs besoins. Dorénavant, il n'en reste plus assez pour s'offrir le luxe de mal les utiliser.

De nombreuses cités gaspillent leur capital environnemental. À Riyad, il y a encore deux ans, les fuites d'eau atteignaient 50 % sur le réseau public : sur 2 m³ prélevés dans le milieu naturel puis potabilisés, 1 m³ se perdait durant le transport au consommateur final. Alors que les réserves de pétrole s'épuisent inexorablement, moins de 20 % des plastiques sont recyclés dans le monde. Curieuses situations que celles où les pénuries cèdent la place aux gaspillages, ceux-ci aggravant celles-là.

Ce n'est pas chose simple que de protéger l'environnement tout en l'utilisant. Le protéger, c'est d'abord économiser les ressources qu'on y préserve. Le kilowattheure le plus écologique sera toujours celui que l'on ne consomme pas. Les mètres cubes d'eau perdus dans les réseaux de distribution des villes sont souvent la plus grande ressource immédiatement disponible : ainsi la réduction des fuites d'eau obtenue à Tanger, Tétouan et Rabat, représente la consommation de près de 800 000 habitants !

À

Satisfaire les besoins de tous en services essentiels

Une grande part des richesses des pays émergents naît dans les villes. Dans la concurrence entre métropoles, l'efficacité des services publics passe autant que celle du système économique. Aux yeux des investisseurs, l'attractivité d'un territoire ne repose pas seulement sur des coûts salariaux modiques, mais sur la qualité des services de base, et plus généralement, sur tout ce qui sécurise la vie des entreprises et les flux économiques. Le destin d'une ville dépend largement de ses infrastructures et des services qu'elle offre.

Or dans les villes à l'expansion trop rapide et aux services urbains trop statiques, de nombreux réseaux fonctionnent mal, voire très mal. À Caracas, les coupures d'électricité se succèdent : depuis avril 2010, un décret impose aux foyers de réduire leur consommation de 10 % et aux professionnels de 20 %. En Inde, aucune grande ville n'arrive à desservir ses habitants en eau 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. L'alimentation intermittente, 2 ou 3 heures par jour, y est devenue en norme.

Débordées par les flots humains, les villes des pays émergents doivent sans cesse, tel un Sisyphée des temps modernes, reprendre leur ouvrage et créer de nouvelles infrastructures. La lutte contre une démographie galopante n'est pas systématiquement perdue d'avance. Mais rares sont les cités qui, soumises à pareille épreuve, parviennent à procurer, en temps et en heure, les services de base à leurs habitants. Shanghai-Pudong y a réussi. En 2001, ce quartier de la capitale économique chinoise comptait 1,9 millions d'habitants. Aujourd'hui, ils sont plus de 4 millions. Le service d'eau potable est arrivé à suivre l'hallucinante croissance démographique qui frôle les 10 % par an.

À la croisée des espérances citadines, se trouvent les enjeux de mobilité. Dans toutes les villes des pays émergents, l'amélioration des transports en commun se classe parmi les attentes prioritaires. Ils favorisent l'accès à l'emploi, aux commerces et aux loisirs. Ils rendent la ville "facile" ou "difficile" aux citadins. Lorsqu'à Mumbai ou São Paulo, nous créons de nouvelles lignes de métro, nous offrons certes un mode de déplacement qui rend ces agglomérations plus fluides, mais

surtout, nous transformons la vie des habitants.

Les villes se doivent d'apporter les services essentiels à tous. Mais aujourd'hui, à l'échelle de la planète, 900 millions de personnes n'ont pas accès à l'eau potable, 1,6 milliard à l'électricité et 2,6 milliards à un assainissement de base. Derrière ces chiffres, se cachent des réalités humaines douloureuses. Dans beaucoup de pays émergents, on possède de l'Internet mais on manque de transports collectifs, on dispose du téléphone portable mais pas de l'eau potable.

Toutefois, il n'y a pas de fatalité devant la pénurie de services essentiels, que ce soit dans les banlieues désstructurées des grandes villes ou à la campagne. Au Gabon, en une dizaine d'années, le taux de desserte en électricité a progressé de 76 % à 99 %. À Bogota, le taux de remplissage des bus rapides en site propre a bondi de 45 % à 95 %. La Thaïlande a atteint 100 % de couverture en assainissement. Ces réussites autorisent à regarder l'avenir avec un optimisme raisonné.

Les pays émergents ont engagé de vigoureuses politiques publiques pour combler les retards en services essentiels. Mais combien de décennies faudra-t-il pour qu'en Inde par exemple, toutes les villes s'équipent de stations d'épuration, collectent leurs déchets et fournissent des transports collectifs fiables ?

À

Les nouvelles raretés appellent l'invention de nouvelles ressources

L'homme moderne vit au-dessus des moyens de la planète. Au cours du dernier siècle, il a bouleversé la hiérarchie des raretés : de nouvelles sont apparues, d'anciennes se sont estompées. Derrière ces manques, des vies basculent, des métiers disparaissent, des territoires disparaissent.

Mais la rareté a stimulé l'extraordinaire essor des activités humaines. L'homme s'est organisé pour pallier les insuffisances de biens, donnant naissance à l'agriculture, à l'élevage, aux systèmes d'échanges de produits. Il en va de même, aujourd'hui, pour l'énergie, pour les matières premières, pour l'eau, sur lesquelles s'est un nouveau enclenché la dynamique du couple "rareté - innovation".

Si ce qu'on croyait pérorique se raréfie, ce que l'on regardait comme un déchet s'est transformé en ressource. Ce qui n'était rien est devenu quelque chose, ce qui était nuisible est désormais utile ! Quand à Hong Kong nous recyclons les déchets ménagers et les matières premières qu'ils contiennent, nous évitons des ponctions supplémentaires dans des ressources naturelles limitées. À l'instar des déchets solides, les eaux usées ont gagné le statut de ressource et sont recyclées : à Windhoek en Namibie, à Mascate dans le sultanat d'Oman, l'eau est trop précieuse pour n'être utilisée qu'une fois avant d'être restituée à la nature. Les eaux usées sont même la seule ressource qui croisse avec le développement économique. Les recycler brise le lien si fréquent entre croissance urbaine et surexploitation des nappes souterraines.

C'est dans les villes, ces foyers de chaleur et ces dévoreuses d'énergie, que se jouera une large partie du combat contre le réchauffement

Aujourd'hui, les pays émergents consomment l'équivalent de la production de pétrole de l'Arabie Saoudite. À l'avenir, ils ne pourront plus bâtir leur économie sur "l'énergie facile". Ils savent que l'enjeu climatique et énergétique est devenu trop sérieux pour s'offrir le luxe de mal gérer leurs services urbains. En la matière, les villes poursuivent trois politiques : augmenter leur efficacité énergétique de ceux-ci ; les alimenter en énergies renouvelables ; enfin, faute d'abandonner totalement les énergies fossiles, les rendre artificiellement propres en capturant les gaz à effets de serre qu'elles dégagent.

Les villes cherchent à capter les multiples sources d'énergie qui s'épanchent en leur sein mais qu'elles délaissent auparavant. À Guangzhou Likeng, en Chine, l'unité de valorisation énergétique des déchets peut produire 21 MW d'électricité. À Pécs, en Hongrie, vient de s'ouvrir une des plus grandes centrales à biomasse d'Europe centrale : elle alimente le deuxième réseau de chaleur du pays. À Ho Chi Minh Ville, l'optimisation de l'éclairage public a diminué les consommations énergétiques de 30 %.

Les techniques mises en œuvre possèdent une caractéristique commune. Ce sont toutes des "solutions de proximité", décentralisées au niveau local : panneaux solaires, pompes géothermiques, systèmes de récupération de chaleur ou captage des biogaz, centrales à biomasse, ... Le 20^{ème} siècle a connu le triomphe des grandes infrastructures. Le XXI^{ème} siècle verra, en complément, la multiplication de ces solutions de proximité.

L'obésité n'a jamais été un signe de bonne santé, ni chez les hommes, ni pour les villes

Pour une métropole, dépasser les 20 millions d'habitants constitue un défi. São Paulo rassemble 21 millions de personnes. Mexico, 22 millions. Shanghai s'achemine vers les 30 millions... Là, il est trop tard pour prévenir le gigantisme. Ailleurs, ce n'est pas impossible, mais cela exige de rééquilibrer les relations entre ville et campagne. Quitter cette dernière résulte en général de choix négatifs faute de services essentiels ou de perspectives économiques. Développer les services d'eau, d'énergie, de transports publics dans le monde rural et dans les villes secondaires est impératif si l'on veut limiter l'afflux d'habitants vers des mégapoles tentaculaires et ingérables.

Les villes sont gloutonnes et dévorent l'espace. Déjà, au soir du 19^{ème} siècle, constatant les ravages de l'urbanisation dans sa Belgique natale, le poète flamand Émile Verhaeren jugeait que la ville se nourrit du sang des campagnes. Que ne dirait-il aujourd'hui devant les noces barbares des mégapoles et de la nature ? Tant que leur croissance

démographique se poursuivra à un rythme effréné, les villes des pays émergents prouveront le plus grand mal à faire la paix avec l'environnement.

Pour le meilleur ou pour le pire, l'homo sapiens est devenu homo urbanus. Quand on mesure les défis environnementaux qu'affrontent les villes des pays émergents, on pourrait sombrer dans le pessimisme. Il existe des remèdes aux maux qu'elles endurent, mais les appliquer avec persévérance, non pas pendant quelques années mais sur plusieurs décennies, avec une gouvernance urbaine souvent faible et corrompue, relève de l'exploit. La rapidité de leur expansion les oblige à créer, à d'immenses échelles, de nombreuses infrastructures, alors que, dans les pays développés, leur construction a été dissociée dans le temps et s'est étirée sur plus d'un siècle. Aujourd'hui, de multiples urgences se télescopent et tout est prioritaire...

On le sait moins parce qu'on en parle moins, mais les villes des pays émergents peuvent mettre fin au surrégime environnemental dans lequel elles vivent. Certaines, comme Curitiba et Singapour, ont progressivement corrigé leur trajectoire. Les plus avancées ou les plus ambitieuses ambitionnent de devenir durables. C'est la "nouvelle frontière" de l'urbanisme. L'idéal d'une ville écologiquement neutre, "sans empreinte", n'est pas inaccessible. De nombreux projets fleurissent : Masdar, dans les Émirats Arabes Unis, est l'un des plus emblématiques. En Chine, 200 villes nouvelles devraient voir le jour d'ici 2020 : plusieurs d'entre elles intégreront, dès leur conception, les principes du développement durable. Pour l'homo urbanus, c'est une nécessité mais c'est aussi un rêve. Car une ville sans rêve est une ville sans avenir. .

À

Bombay, Chicago, Le Caire, Londres, Paris, Pékin, São Paulo

4 CONTINENTS, 7 VILLES, PLUS DE 7 000 REGARDS

Observatoire Veolia des modes de vie urbains

TNS Sofres

À

L'Observatoire Veolia des modes de vie urbains publie les résultats de sa seconde étude Villes à Vivre - 2010, réalisée par l'institut de sondage TNS Sofres, et s'attache à mieux cerner la ville et ses défis environnementaux.

"En interrogeant les habitants de 7 villes dans le monde sur 4 continents à Bombay, Pékin, Chicago, São Paulo, Le Caire, Paris et Londres, l'Observatoire est un formidable moyen de comparer vécus, préoccupations et projections aux différents coins de la planète, mais aussi, et de façon moins attendue, de dessiner des profils transversaux, transcendant les espaces nationaux", résume Brice Teinturier, directeur général adjoint de TNS Sofres.

L'enquête, comprenant 30 questions, a été menée, du 16 mars au 15 avril 2010, auprès d'un échantillon représentatif

de chaque ville (classe socio-professionnelle, sexe et Âge), pour les deux tiers on line et en face à face pour le tiers restant, soit plus de 7 000 personnes dans ces 7 grandes villes.

Pour cette seconde édition, l'étude s'appuie également sur la réflexion d'experts internationaux impliqués dans le développement des ensembles urbains, comme Rajendra Pachauri, président du GIEC, ou Richard Florida, directeur du Martin Prosperity Institute et grand spécialiste international du monde urbain.

À

Leur ville : ils l'aiment un peu, beaucoup, à la folie...

L'ensemble des personnes interrogées témoigne d'un attachement fort à leur ville, parce qu'ils y sont nés (la moitié d'entre eux) ou parce qu'ils y habitent depuis longtemps (un tiers y réside depuis plus de 10 ans et seuls 17% y sont installés depuis moins de 10 ans).

Cependant, cet attachement global connaît des disparités selon les villes : il y a ceux qui l'aiment... sans compter (95 % à Bombay) et ceux qui l'aiment...moins (69 % à São Paulo et 66 % au Caire). Elles apprécient également la vie urbaine en général ; 8 citadins sur 10 sont satisfaits de leur ville alors que plus d'un tiers d'entre eux n'ont pas choisi d'y vivre. Malgré les difficultés rencontrées, la ville représente le lieu idéal pour vivre, travailler et fonder une famille. 72 % aimeraient que leurs enfants y grandissent.

À

Du point de vue du citoyen : il y a ce qui marche...

L'électricité, l'eau et les services à la propreté sont considérés comme des "acquis" par les habitants des villes : ils trouvent normal d'en être satisfaits (ce qui est le cas la plupart du temps) mais peuvent en souffrir au quotidien quand ils estiment qu'il y a des défaillances.

L'électricité, considérée comme un pré-requis, est le service qui donne le plus de Satisfaction. Elle génère donc peu d'attentes auprès des personnes interrogées sauf auprès des habitants des villes qui se sentent le moins en sécurité et qui soulignent le manque d'intensité de l'éclairage en pleine nuit.

De même, la gestion de l'eau est globalement bien appréciée, en particulier dans les grandes villes occidentales. La qualité de l'eau du robinet et l'évacuation des eaux usées sont jugées globalement sans réelle distinction. De l'avis d'un

très large majorité (92 %), l'amélioration des services de l'eau n'est pas une priorité compte tenu du niveau de qualité de l'offre actuelle.

En revanche, les services liés à la propreté segmentent beaucoup plus nettement les personnes interrogées dans les 7 villes étudiées. Si 68% d'entre elles sont satisfaites de la gestion des déchets, cette moyenne masque un net écart entre villes occidentales et villes en développement : Paris, Chicago et Londres se distinguent avec plus de trois quart d'opinions positives alors que Bombay, Pékin et São Paulo ne comptent qu'un peu plus de 50 % de satisfaits, et Le Caire seulement 42 %.

À

... et ce qui marche moins bien

Les citoyens interrogés expriment de façon très marquée leurs préoccupations et leurs attentes.

Quelle que soit la ville, le prix des logements est une préoccupation majeure. 62 % des habitants (entre 70 % à Paris et 50 % au Caire) jugent le prix des logements élevé et 50 % d'entre eux souhaiteraient en priorité avoir un logement plus grand pour améliorer leur vie.

Sur l'ensemble des 7 villes, 39% des urbains citent l'insécurité parmi les principales difficultés auxquelles leur ville doit faire face ; les plus sensibles à ce sujet sont les + de 50 ans. L'insécurité préoccupe le plus les habitants de São Paulo, de Chicago et de Londres : plus de 6 habitants sur 10, dans ces 3 villes, la redoutent.

Enfin, sans surprise, plus de la moitié des répondants estime habiter une ville polluée, surtout à Paris (64 %) et à São Paulo (83 %). À Bombay et au Caire, plus d'un habitant sur 2 cite la pollution parmi les principaux problèmes de sa ville. Enfin, un Américain sur 2 souhaite que l'amélioration de la qualité de l'air soit une priorité des responsables municipaux. Seules les villes de Londres et Chicago sont relativement épargnées.

À

Ma voiture en ville : être ou ne pas être !

Près de la moitié des citoyens interrogés déclarent consacrer chaque jour plus d'une heure à ses déplacements, mais ces temps de trajets sont significativement plus longs en transports en commun (28 % y passent plus de deux heures par jour) qu'en voiture (15 % y passent plus de deux heures).

C'est la raison pour laquelle 65% des répondants restent, à titre personnel, attachés à la voiture alors que, d'un point de vue global, une majorité se prononce en faveur d'une réduction de la place de la voiture (58 % en moyenne, et 65 % des usagers des transports en commun). Bien que les embouteillages soient dénoncés par 70 % des citoyens, et que la moitié des citoyens appelle les responsables de leur ville à réduire rapidement la circulation automobile, seuls 30 % se disent effectivement prêts à limiter leurs déplacements en voiture en ville...

Cet attachement à la voiture n'empêche pas que le principal souhait des citoyens pour améliorer leur vie soit d'avoir de meilleurs transports en commun (cités   54 %). Les deux tiers des citoyens estiment que les réseaux fonctionnent plutôt bien mais leurs attentes de la part des autorités sont très importantes qu'il s'agisse des transports "classiques" (métro et bus) ou d'attentes plus spécifiques, comme le tramway à Paris que 57 % des habitants souhaitent voir se développer.

 

Les enjeux environnementaux : "Passe à ton voisin"...

La prise de conscience des enjeux environnementaux est à l'échelle du globe plus qu'à celle de la ville. 1/3 des citoyens reconnaissent que l'environnement est l'affaire de tous mais estiment en majorité que l'engagement doit venir aussi et surtout des pouvoirs publics et des opérateurs privés. Ils affirment d'ailleurs leur confiance en leurs compétences.

7 citoyens interrogés sur 10 sont convaincus que les problèmes environnementaux sont tels qu'il sera nécessaire de changer leur façon de vivre.

Ils sont 59 % à considérer que les actions en faveur de l'environnement sont un facteur de développement économique dont ils seraient les premiers acteurs et bénéficiaires. Cette mutation doit passer par une réduction des déchets, une réduction de consommation d'eau et une utilisation plus fréquente des transports en commun au détriment de la voiture.

Ces enjeux restent toutefois secondaires pour le citoyen qui aspire en priorité à une meilleure qualité de vie au quotidien : meilleure sécurité ou fluidité des transports en commun.

 

Et demain... : optimisme ?

Villes à Vivre - 2010 détermine 5 profils "types" de citoyens face à l'avenir :

- Les Investis et les Urbanophiles : 54 % des citoyens. Ils sont satisfaits de leur ville et de leur mode de vie. Impliqués dans les enjeux de développement durable, ils voient l'avenir avec optimisme. Ils sont plus nombreux à être originaires des pays émergents, de gauche et âgés entre 15 et 40 ans.

- Les Pragmatiques : 14 % des citoyens. Ils ont intégré les problématiques environnementales dans leur vie de citoyens, sans pour autant croire à une transformation radicale de leur ville. Ce sont essentiellement des femmes de pays occidentaux et âgées entre 29 et 34 ans.

- Les Déçus et les Repliés : 32 % des citoyens. Ils reprochent à leur ville de ne pas suffisamment prendre en compte les dimensions environnementales dans leur quotidien. Ils en souffrent et ne se projettent pas dans leur ville. Ils sont plus nombreux à être âgés de 50 ans et plus ; ils ont une voiture et habitent Paris, Londres, Chicago.

À

La ville de demain : taille mannequin ou taille ramequin ?

La ville accueille tous les jours des milliers de nouveaux candidats à l'urbanisation et doit appréhender le nouveau chantier de demain. 74 % des nouveaux habitants sont optimistes sur l'évolution de la qualité de vie dans leur ville tout en étant conscients qu'un virage doit être pris. La question du développement en hauteur ou en longueur de la ville est corrélée aux modes de vie des différents citoyens interrogés à travers les 7 métropoles.

Les citoyens plus soucieux de la qualité de vie et de la bonne santé des habitants optent pour le développement "en longueur". Alors que les plus attentifs à la mobilité penchent pour le développement "en hauteur".

À

À Ressources

À

- "Villes à vivre 2010" - Étude 2010

Bombay, Chicago, Le Caire, Londres, Paris, Pékin, São Paulo.

- "L'état de la vie en ville" - Étude 2008

Cette première étude avait été menée auprès de citoyens de 14 villes :
Alexandrie, Berlin, Chicago, Londres, Los Angeles, Lyon, Mexico, New

York, Paris, Pékin, Prague, Shanghai, Sydney et Tokyo.

- Observatoire Veolia des modes de vie urbains