

L'Île de France doit-elle continuer de s'accroître ?

La Société du Grand Paris (SGP) reproche à la Région d'Île de France de ne prévoir une croissance qu'à 2% par an et veut organiser 3 à 4 %, moyen de justifier ainsi la nécessité du métro automatique pour atteindre cet objectif. Un tel accroissement est-il indispensable pour la survie de la région Parisienne ?

Je voudrais démontrer ici qu'au contraire les objectifs de la SGP ne reposent sur aucune nécessité économique, qu'ils n'apportent pas de réponses aux besoins de déplacement des Franciliens, et ne tiennent pas compte de l'attente des Français à vivre dans une urbanisation déconcentrée en région, avec de l'emploi décentralisé, et non pas hyperconcentré dans des pôles Franciliens prévus par la SGP, comme le montre les données Insee.

J'appuie mon argumentation sur 3 études existantes rapportées pour leur essentiel en fin de contribution afin de faciliter l'accès à l'information de chacun(e):

- Le rapport national de l'Observatoire des territoires du 23/01/2009.
- Les Villes européennes. Analyse comparative. La Documentation française (Datar), avril 2003.
- Un condensé de données Insee, issu de « Grands territoires : les espaces de la croissance démographique » O. Piron, inspecteur général de l'Équipement.

Que ce soit par comparaison internationale ou nationale, la Région Île de France a déjà les moyens de soutenir la compétition.

Au niveau Européen la région Francilienne apparaît capable de tenir sa place sans obligation de grossir encore plus.

- Par son niveau de production intérieure brute (PIB) l'Île-de-France se place déjà en tête de classement des régions européennes pour. Elle devance de loin la Lombardie et Londres, même en regroupant « Inner » et « Outer » London. ⁽¹⁾
- La capacité de l'Île-de-France à innover est notamment illustrée par son niveau des dépenses de recherche qui la classe déjà au premier rang européen.
- En 2003 l'agglomération Parisienne était déjà la plus peuplée 9,5 millions (11,6 millions de Franciliens au 1/01/2007) , devant Londres (7,3) et ensuite Madrid (Milan est 6^{ème}).
- La densité de Paris est la plus forte des villes Européennes.
Paris petite couronne : 20.000 habitants au km².
Barcelone 12.000 ; Londres 10.000 ; Amsterdam 6.000. ⁽²⁾
- Paris est la mieux reliée des 180 plus grosses agglomérations d'Europe, loin devant Bruxelles, Amsterdam, Genève et Düsseldorf. ⁽³⁾

La croissance proposée par la Société du Grand Paris va augmenter l'écart avec les autres régions Françaises et contribuer à les appauvrir :

En effet au niveau national, l'Île-de-France détient déjà une place prépondérante dans les performances économiques du pays. La région atteignait 28,3 % du PIB du

pays en 2006, suivie de Rhône-Alpes. Ces deux mêmes régions sont en outre les seules régions au dessus de la moyenne nationale pour le PIB par habitant.

Deux autres régions françaises seulement figurent parmi les 20 premières européennes par leur niveau de production : Rhône-Alpes (7^{ème}) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (15^{ème}).

Enfin, expression directe du centralisme, c'est en France qu'existe le plus d'écart entre la capitale et les grandes villes de région à la différence des autres pays d'Europe (3).

Le développement de Paris au détriment des autres villes Françaises apparaît dans le classement par l'éloignement entre la capitale et les autres villes Françaises qui sont bien moins pourvues que ne le sont les grandes villes d'Allemagne, Italie ou Espagne.

Si en France, Paris est classée en catégorie 1, Lyon, Marseille , Toulouse ne sont qu'en catégorie 4, et 7 villes françaises ne sont seulement qu'en 5.

Au contraire en Allemagne, Espagne, Italie la régionalisation assure une meilleure répartition des compétences et du développement sur tout le territoire.

En Allemagne : Berlin n'est qu'en catégorie 3, mais il y a 4 villes classées en 4 (Cologne, Francfort, Dusseldorf et Hambourg).

En Espagne : Madrid est en 2, Barcelone en 3, Bilbao et Séville en 5.

Enfin en Italie : Milan se situe en catégorie 2, devant Rome la capitale classée en 3, Florence en 4 , Naples et Turin en 5.

À titre d'exemple, la région capitale est souvent tête de réseau des relations économiques entre aires urbaines : 43 % des sièges d'entreprises ayant des établissements dans au moins une autre aire urbaine étaient localisés en Île-de-France au 1er janvier 2004.

Pourtant les mouvements de population montrent que les Franciliens quittent l'Ile de France en raison d'une mauvaise qualité de vie :

Les mouvements de population en Ile de France montrent que les jeunes viennent en Ile de France (études, emplois et postes de cadres) souvent par nécessité plus que par désir.

Les plus de 35 ans, avec enfants, quittent l'Ile de France soit pour vivre en région Centre et Picardie tout en continuant de venir travailler sur l'Ile de France (travailleurs TGV), soit pour les régions du Grand Ouest et la côte méditerranéenne (qualité de vie).

De même si la région est surreprésentée en jeunes c'est que les retraités la quittent beaucoup pour les mêmes raisons. Seuls 16% des habitants ont moins de 60 ans, proportion la plus faible de France.

Ces mouvements de population vers les autres régions expriment une attente des Franciliens d'un autre mode de vie.

L'ensemble de ces facteurs rend compte de la détérioration de la qualité de vie, premier facteur de départ d'Ile de France :

En 2002 l'Insee établissait déjà que, plus une agglomération est peuplée, plus les conditions de vie y sont dégradées et que la part de ménages exposés à des nuisances est la plus élevée dans l'agglomération parisienne : 23%.

La densité, l'accroissement des distances, le temps passé dans les transports, l'inadéquation de ceux-ci avec les besoins de la population, la petitesse des logements, leur coût, le manque d'espace, l'anonymat d'une mégalopole sont les raisons d'une dépréciation de la qualité de vie.

D'ailleurs l'Insee indique que les communes au-dessus de 200.000 habitants, hors Île-de-France, ont connu cette fois une croissance démographique nettement supérieure à la croissance nationale.

De même 45 % de l'accroissement de la population s'est effectué dans des communes rurales, qui pourtant ne représentent que 25 % de la population métropolitaine. (4)

Quelles prévisions de construction ?

Le besoin chiffré par le SDRIF s'élève à environ 60 000 logements/an (soit 1,5 millions à l'horizon 2030), pour 750.000 emplois supplémentaires sur 20 ans. C'est un peu moins que les chiffres annoncés par C. Blanc qui voulait 70 à 75.000 logements/an sur 15 ans, avec 800.000 à 1 million d'emplois sur 15 ans.

Mais même la modération du développement prôné par la Région, inférieur à la croissance voulue par l'Etat, est encore trop élevée, car 1,5 millions de logements cela veut dire 3,45 millions d'habitants en plus en 2030.

En atteignant plus de 15 millions d'habitants en Île de France en 2030, l'Île de France pourra-t-elle devenir autre chose qu'une mégalopole invivable sauf pour quelques privilégiés ?

Déjà le desserrement des ménages nécessite de construire pour compenser la réduction du nombre de personnes vivant par logement. On peut l'évaluer ainsi : la région Île-de-France a connu une diminution de 2,51 à 2,34 personnes par ménage entre 1982 et 2006.

L'Insee prévoit encore pour 2030 une diminution de la taille des ménages et une moyenne régionale située entre 2,12 et 2,16 personnes par ménage à cette date.

Cette baisse serait principalement due aux évolutions des comportements de décohabitation (de plus en plus d'actifs vivant seuls, et notamment des jeunes femmes qui se séparent du foyer familial plus tôt, recul de l'âge du 1er enfant etc.) et en second lieu à la déformation de la structure par âge.

Toutefois cette tendance est compensée par deux effets : le coût croissant du logement amène à une nouvelle tendance qui est nommée l'habitat partagé : plusieurs personnes co-louent un même logement, deuxièmement le desserrement possède aussi une limite : il n'est pas possible de diminuer ce coefficient au-dessous de 1 personne par logement.

Comment améliorer la qualité de vie des Franciliens ?

Il est d'abord essentiel d'assurer l'application de la loi SRU afin d'assurer une équité sociale dans l'accès au logement des Franciliens ayant des revenus faibles pour se loger sur Paris et proche banlieue, sans être rejetés à plus de 30 kms de Paris comme

cela devient de plus en plus fréquent.

Mais il ne s'agit pas que de se loger, il faut aussi travailler et se déplacer, et là, l'objectif de croissance fait l'impasse sur la qualité de vie des Franciliens.

S'il est important de réaliser des logements à proximité des bureaux, ce n'est pas non plus une panacée puisque désormais quelqu'un travaille rarement plus de 10 ans au même endroit.

L'emploi étant conçu désormais comme mobile, un foyer de plusieurs personnes qui seraient dans un premier temps logées à proximité risquent fort de se retrouver 5 ans plus tard à devoir reprendre de longs fatigants et onéreux trajets entre domicile et lieu de travail pour rejoindre leur nouvel emploi plus éloigné.

La réduction des temps de transport par la création de logements à proximité est donc un remède qui a ses limites.

En attendant les pôles d'hyper-concentration proposés pour la ville-monde, aggraveront la situation puisqu'obligeant encore plus de salariés à des déplacements. Enfin le réseau de transport est saturé et ce n'est pas le Grand Huit qui va réduire la pénibilité des transports pour le plus grand nombre : qui a besoin de faire Roissy-Orly le matin, ou Roissy-La Défense ?

Il serait préférable et moins onéreux d'améliorer l'existant. (1,5 milliard € suffirait à remettre à niveau le RER B, alors que le seul tronçon du « grand huit » pour Massy-Versailles est estimé à plus de 4 milliards).

L'amélioration de la qualité de vie des Franciliens si elle nécessite le rattrapage du retard en logements sociaux, et en transports en commun, viendra surtout de la déconcentration de l'emploi de l'Île de France vers les autres régions.

Par essence le développement durable, et la réduction des gaz à effet de serre (GES), sont incompatibles avec la notion de ville-monde concentrant dans un petit territoire beaucoup de richesses pour quelques-uns, avec un grand nombre de nuisances associées, au milieu d'un territoire national déserté.

Tous ces motifs nous montrent qu'il est temps de reprendre le mouvement de décentralisation afin de répartir l'emploi dans les autres régions Françaises.

Quand l'emploi y sera réhabilité, la plupart des 20-30 ans préférera ne pas quitter sa région où la qualité de vie est meilleure.

Ne nous y trompons pas : aujourd'hui c'est une conception hyper-centralisée du développement qui cherche à nouveau à s'imposer en France. Nous pensons au contraire que le futur réside dans la qualité de vie et que celle-ci découlera du développement équitable et simultané de toutes les régions Françaises.

(1) rapport national de l'Observatoire des territoires du 23/01/2009.

(2) In : « une ville soutenable, cohérente et fluide... » (Fred. Benhaim, Jonath. Morice) dans Encyclopédie du développement durable

(3) In : l'Express étude de la Datar sur les 180 agglo de plus de 200.000 habts dans 15 pays de l'UE, mars 2003.

(4) extrait des données Insee Grands territoires : les espaces de la croissance démographique, O. Piron

Si le rythme de croissance du PIB de l'Île-de-France, tout comme celui du Nord-Pas-Calais et de Rhône-Alpes, n'atteint pas le taux de croissance moyen européen, il reflète le dynamisme et l'attractivité du territoire francilien. La capacité de l'Île-de-France à innover est notamment illustrée par son niveau des dépenses de recherche qui la classe au premier rang européen. Des dépenses que l'Île-de-France associe à « *une forte présence de ressources humaines en sciences et techniques* » et à sa capacité à articuler des réseaux d'acteurs avec de nombreuses régions.

En tête de file des régions françaises

L'Île-de-France se caractérise toujours par son rôle central par rapport aux autres régions françaises. « *À l'origine ou au départ de 40% des flux de migrations résidentielles entre les régions métropolitaines depuis 1999, elle concentre l'essentiel des fonctions métropolitaines françaises.*

À titre d'exemple, 26 % des étudiants inscrits à l'université en 2006 sont accueillis en Île-de-France. La région capitale est souvent tête de réseau des relations économiques entre aires urbaines : 43 % des sièges d'entreprises ayant des établissements dans au moins une autre aire urbaine étaient localisés en Île-de-France au 1er janvier 2004. De même, c'est la métropole parisienne qui est la plus largement couverte en réseaux Internet de haut débit dégroupé. »

Le taux de natalité le plus élevé du pays

Enfin, concernant les habitants de l'Île-de-France, si le territoire reste marqué par les inégalités des revenus, il se démarque des autres régions par son taux d'accroissement naturel de + 0,9 % par an entre 1999 et 2007 (devant Rhône-Alpes, le Nord-Pas-Calais et l'Alsace autour de 0,5 % par an). De plus, l'Île-de-France apparaît comme une région particulièrement attractive pour les jeunes à l'âge des études et du premier emploi. Le nombre des moins de 20 ans avoisinait ainsi les 3 millions en 2005.

Annexe 2 :

Grands territoires : les espaces de la croissance démographique Par Olivier Piron, inspecteur général de l'Équipement

L'INSEE met progressivement en ligne les résultats des enquêtes censitaires réalisées de 2004 à 2008. Actuellement les résultats de 80 % des communes de moins de 10 000 habitants, et de pratiquement toutes les communes de plus de 10 000 habitants sont disponibles. Les chiffres rigoureux devraient venir cette année, mais on peut commencer une première analyse des tendances lourdes, présentées dans le tableau ci-dessous, en raisonnant bien entendu par ordre de grandeur.

D'où les grandes constatations suivantes :

a) Le taux de croissance de la population a connu un vif rebond, dû tant à la reprise de la natalité qu'à un solde migratoire externe plus élevé. Ce qui explique en partie une tension constatée en matière de logement, car le rythme de construction

nécessaire avait été de fait sous estimé par les autorités responsables au niveau national.

b) 45 % de l'accroissement de la population s'est effectué dans des communes rurales, qui pourtant ne représentent que 25 % de la population métropolitaine. Le souhait de la loi SRU, qui demandait dans son article 1 de maîtriser l'urbain et de développer le rural, est donc réalisé.

Par ailleurs, des analyses plus précises montrent que ce taux de 1,20 % par an est quasiment uniforme par strate de communes. Même les communes de moins de 50 habitants ont retrouvé de la population, ce qui est une première depuis 1848. Il y a donc là un changement sensible par rapport à la période antérieure 1990-1998.

Bien entendu, ce développement est plus fort en zone périurbaine que dans les communes rurales hors aire urbaine. Mais là aussi il reste globalement positif, avec plus de communes en croissance qu'en décroissance.

Enfin, le taux de desserrement y est équivalent à celui connu au niveau national – autour de 0,7 % par an – soit un rythme d'évolution du parc de 2 % par an.

c) Le développement des communes entre 2 000 et 10 000 habitants, qui sont urbaines pour la plus grande partie, est supérieur au rythme national moyen, et légèrement plus élevé que dans la période antérieure.

d) La catégorie des communes entre 20 000 et 200 000 habitants n'est pas homogène. Comme le montrent des analyses plus détaillées par strate communale : hors Île-de-France, les rythmes d'évolution sont assez homogènes autour de 0,15 % par an ; en Île-de-France, ils tournent autour de 0,8 % par an.

e) Les communes entre 10 000 et 200 000 habitants hors Île-de-France ont connu une croissance démographique nettement inférieure à la moyenne nationale, avec près de 40 % d'entre elles en décroissance, sans que ce soit forcément lié à leur situation économique ou financière. Le rythme de construction y est à peine au-dessus du point mort.

f) Les communes au-dessus de 200 000 habitants, toutes hors Île-de-France, ont connu cette fois une croissance démographique nettement supérieure à la croissance nationale, avec un taux de desserrement de l'habitat en gros conforme à la moyenne nationale. L'effort de construction y a donc été soutenu. L'effet métropolitain joue à plein.

g) Les communes urbaines en Île-de-France, hors Paris, se sont développées à un rythme en gros semblable à celles de métropoles provinciales. Mais il existe une différence notable : cette augmentation s'est faite essentiellement par mobilisation du parc existant, avec un taux de logement vacant qui retrouve celui de 1968, c'est-à-dire avec très peu de marge de manœuvre. Le desserrement général en France s'y traduit au contraire par un resserrement de la population.

h) Les chiffres concernant Paris montrent une augmentation de la population recensée. Mais chacun reconnaît que le recensement de 1999 était de mauvaise qualité, avec des évaluations par défaut. On peut penser que la population reste au moins stable.

Ces données statistiques peuvent conduire aux constatations suivantes :

- Les choix des Français sont assez typés : soit l'intensité urbaine, et les aménités correspondantes, des grandes villes : soit le confort spatial et les aménités liées au calme et au paysage des petites communes.
 - Ce sont les communes les moins peuplées, avec les plus faibles niveaux de service, et la DGF par habitant la plus faible, qui croissent le plus. Aujourd'hui, les maires bâtisseurs, ce sont les maires ruraux. Les questions rituelles sur le coût de l'étalement urbain ont apparemment trouvé leurs réponses.
 - La forte croissance de la population en Île-de-France s'est effectuée grâce à une forte mobilisation du parc existant. Mais c'est un fusil à un coup. L'Île-de-France a un fort taux de migration interne négatif. Elle ne loge plus les franciliens.
 - Enfin d'une manière générale, et sur le seul plan démographique, le discours "Refaire la ville sur la ville" a permis à peine de maintenir en place la population existante.
-

Annexe 3 :

Les Villes européennes. Analyse comparative. La Documentation française (Datar), avril 2003.

Le développement urbain du Vieux Continent est moins inégal qu'il y a quelques années. Les agglomérations du Sud et de l'Est rattrapent leur retard. Y compris en France

Plus que jamais, la «compétition des territoires» fait rage en Europe. Hambourg et Toulouse se sont disputé l'assemblage du futur Airbus A 380. Francfort, de haute lutte, a obtenu le siège de la Banque centrale européenne. Avant d'opter pour Paris, Euro Disney avait longuement hésité entre la France et l'Espagne... Mais qu'est-ce qui, précisément, rend une ville plus attrayante qu'une autre? C'est ce qu'a voulu savoir la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) en commandant une étude (1) portant sur les 180 agglomérations de plus de 200 000 habitants que comptent les 15 pays de l'Union européenne (plus la Suisse et la Norvège). Sièges sociaux, aéroports, congrès, étudiants, recherche, musées... Une géographe, Céline Rozenblat, et une économiste, Patricia Cicille, ont entrepris un travail de bénédictin(e) s pour établir la nouvelle hiérarchie urbaine du Vieux Continent.

La puissance des villes européennes

Leurs conclusions? Deux métropoles dominent toutes les autres, et de loin: Paris et Londres. Leurs dauphines? Madrid et Milan, d'abord. Deux cités fortes de leur population (3e rang pour Madrid, 6e pour Milan), de leur aéroport, de leur place financière, de leurs Salons et de leur recherche. Elles font jeu égal avec Amsterdam, que l'on n'attendait pas en si bonne place, compte tenu de son modeste rang démographique (34e).

Les 180 agglomérations sont ainsi réparties en 7 classes. Ce palmarès général résulte des points obtenus dans les 15 classements particuliers. Ceux-ci sont encore plus instructifs car, naturellement, toutes n'ont pas les mêmes forces ni les mêmes faiblesses.

Paris et Londres, les villes les plus peuplées

En ce qui concerne la population, Paris, avec 9,5 millions d'habitants, et Londres (7,3) sortent, là encore, largement du lot. Loin devant Madrid, Barcelone, Berlin, Milan, Athènes et Essen. Une hiérarchie qui découle de l'organisation politique des différentes nations. La très forte centralisation de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Autriche ou de la Grèce a à la fois musclé leurs capitales et limité le développement des autres villes de leur territoire. Ainsi, la France ne compte aucune autre élue parmi les 20 agglomérations les plus peuplées.

La dynamique démographique est également très révélatrice. Entre 1950 et 1990, on observe presque une division nord-sud de l'Europe. Quelques agglomérations ont véritablement « explosé » : en Espagne (Madrid, Barcelone, Malaga), au Portugal (Lisbonne), en Grèce (Athènes, Thessalonique), mais aussi en France (Montpellier, Cannes, Toulouse, Rennes, Nantes, Angers, Orléans). A l'inverse, en Grande-Bretagne, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, plusieurs cités ont vu leur population stagner, puis décroître. Une tendance qui s'est toutefois atténuée dans les années 1990.

La hiérarchie portuaire, elle, est sans surprise. Rotterdam, 1er port mondial, devance nettement Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre. Celle des aéroports est à peine plus étonnante. Londres se distingue, devant Paris, Francfort et Amsterdam. Suivent des villes de second rang, comme Nice et Venise, qui tirent parti de leurs atouts touristiques.

La capitale française est la mieux reliée d'Europe

Pour mesurer l'«accessibilité» des villes, l'étude a retenu les possibilités d'allers-retours dans la journée entre cités européennes. Il en ressort que Paris est la ville la mieux reliée d'Europe, loin devant Bruxelles, Amsterdam, Genève et Düsseldorf. Les sièges sociaux des grandes entreprises sont extraordinairement concentrés. 2 sur 5 se situent soit à Londres, soit à Paris (avec une légère avance pour la capitale britannique). Suivent, loin, très loin, Amsterdam, Munich, mais aussi Stockholm, Zurich et Bruxelles. Les autres villes françaises ne font que de la figuration.

Si Londres domine la compétition des places financières, devant Paris et Francfort, la capitale française prend sa revanche dans le domaine culturel. Tourisme urbain, foires et Salons, congrès, musées, patrimoine culturel: la Ville lumière étincelle. L'Italie, avec Rome, Florence et Venise, tire également son épingle du jeu, ainsi que Londres, Berlin, Madrid et quelques villes françaises, comme Lyon, Cannes ou Nice.

Paris domine encore le classement universitaire, devançant Londres, Milan, Madrid et Rome. Ce palmarès diffère de celui de la publication des revues scientifiques, où la domination est anglo-saxonne. Londres devance en effet Amsterdam, Rotterdam, Paris, Berlin, Bâle, Copenhague et Stuttgart. Pour les équipes de recherche européenne, enfin, l'étude met à l'honneur Londres et Paris, devant Athènes et Madrid.

En 1989, une recherche menée sur le même sujet sous la direction du géographe Roger Brunet avait lancé avec fracas un concept étrange: la «banane bleue». En clair: la concentration de la puissance économique dans un espace resserré allant de Londres au nord de l'Italie, en passant par le Benelux, l'Allemagne et la Suisse. Et laissant de côté les périphéries de l'Europe - Espagne, Portugal, Irlande, Ecosse, sud de l'Italie - mais aussi la plus grande partie du territoire français, à l'exception de ses frontières nord et est. Même si les critères retenus ne sont pas exactement les mêmes, la comparaison, à quatorze ans d'intervalle, est instructive. «Aujourd'hui, l'Europe est plus équilibrée, ?multipolaire?, analyse Nicolas Jacquet, patron de la Datar. Elle est passée de la banane bleue à la grappe de raisin multicolore.» A l'est, Berlin, Vienne et Munich ont mis à profit la chute du Mur et la perspective de l'élargissement. Au sud, Madrid, Barcelone, Lisbonne et Rome ont progressé. Tout comme, au nord, Stockholm, mais aussi Oslo, Helsinki et Dublin. Un constat que partage Céline Rozenblat, tout en le nuanciant. «La multiplication de critères culturels et touristiques, en 2003, désavantage les villes de la banane bleue. En revanche, pour les sièges sociaux, celle-ci apparaît toujours très puissante.»

Pour la France, plusieurs leçons peuvent être tirées. Les villes de l'Hexagone se distinguent, presque toutes, par quelques points forts: transports (Lyon est aussi accessible que Londres!), culture, universités, tourisme... Mais aussi par quelques points faibles: recherche, sièges sociaux, puissance financière, organisation de foires et Salons...

L'explication est simple: en France, tout, ou presque, est concentré à Paris. Ce qui aboutit au constat suivant: l'Hexagone ne compte aucune ville en «classe 2» ni en «classe 3». Lyon, Marseille et Toulouse ne pointent qu'en «classe 4». Pourtant, à la Datar, c'est plutôt l'optimisme qui l'emporte. «Si l'on compare le rang des villes françaises à leur population, on s'aperçoit que leur rayonnement est supérieur à celui que leur poids démographique permettrait d'espérer», souligne Nicolas Jacquet. Avec mention spéciale à Montpellier (qui gagne 2 classes), mais aussi à Angers, Brest, Cannes, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Rennes, Strasbourg, Toulouse... Au total, 3 agglomérations françaises seulement sont «sous-classées»: Lille, Toulon et Valenciennes. Mieux: depuis quatorze ans, 15 villes tricolores ont progressé, accédant à une classe supérieure, 15 sont restées stables (dont Paris, à la 1^{re} place) et aucune n'a régressé. Dans bien d'autres domaines, la France a fait pis.

Voir tableau des villes françaises et européennes sur page suivante :

En France	En Europe
Classe 1	
Paris	Londres
Classe 2	
-	Amsterdam Madrid Milan
Classe 3	
-	Berlin Munich Lisbonne Barcelone Bruxelles Vienne Stockholm Rome
Classe 4	
Lyon Marseille Toulouse	Cologne Francfort Düsseldorf Hambourg Dublin Athènes Zurich Genève Copenhague Helsinki Oslo Florence
Classe 5	
Strasbourg Bordeaux Lille Nice Montpellier Nantes Grenoble	Stuttgart Hannovre Birmingham Manchester Rotterdam Anvers Bilbao Séville Porto Naples Turin ...
Classe 6	
Cannes Rennes Nancy Dijon Rouen Angers Clermont-Ferrand Mulhouse Brest	Dresde Brême Leipzig Liverpool La Haye Gand Eindhoven Lausanne Gênes Bari Palerme Saragosse ...
Classe 7	
Tours	